16e Année. — N° 779.

Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

23 Août 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

LE CONCOURS DES POIDS LOURDS

Les camions et tracteurs Saurer, *triomphateurs du dernier concours d'endurance pour poids lourds, organisé par le Ministère de la Guerre (1er juillet - 12 août 1913).*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PIERRE LAFITTE & Cie

Collection Illustrée Sports-Bibliothèque

La Chasse à Tir

par

CUNISSET-CARNOT

APERÇU

des matières contenues dans le volume

Des armes et de leur entretien.
Des munitions.
Généralité sur le tir de chasse.
Du chien.
Hygiène et soins à donner aux chiens.
Le dressage.
La chasse en plaine.
La chasse au bois.
Les battues.
La chasse au marais et en rivière.
La chasse à la mer.
Chasse de la petite plume.
La chasse en montagne.
La protection des chasses et la destruction des bêtes puantes.
Le braconnage.
Le repeuplement des chasses et les divers élevages.
Législation de la chasse.
etc., etc...

PRIX DU VOLUME

Broché	6 fr.
Cartonné	7 fr.
Relié peau souple	10 fr.

EN VENTE PARTOUT

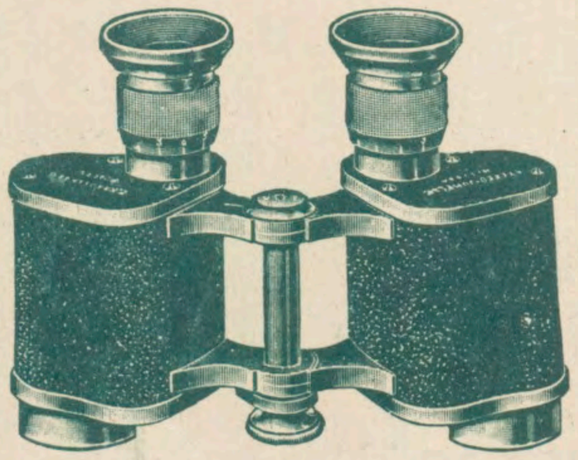
Après avoir gagné le
GRAND PRIX D'AMIENS
1er Boillot, 2e Goux sur PEUGEOT
sans aucune crevaison

LES
PNEUS PIRELLI
avec PORPORATO gagnent la
COUPE DE LA SARTHE
sans avoir été changés

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PRODUITS PIRELLI
101, Rue de Prony, PARIS

LES JUMELLES A PRISMES
KRAUSS
adoptées officiellement en 1912
par le Ministère de la Guerre français.

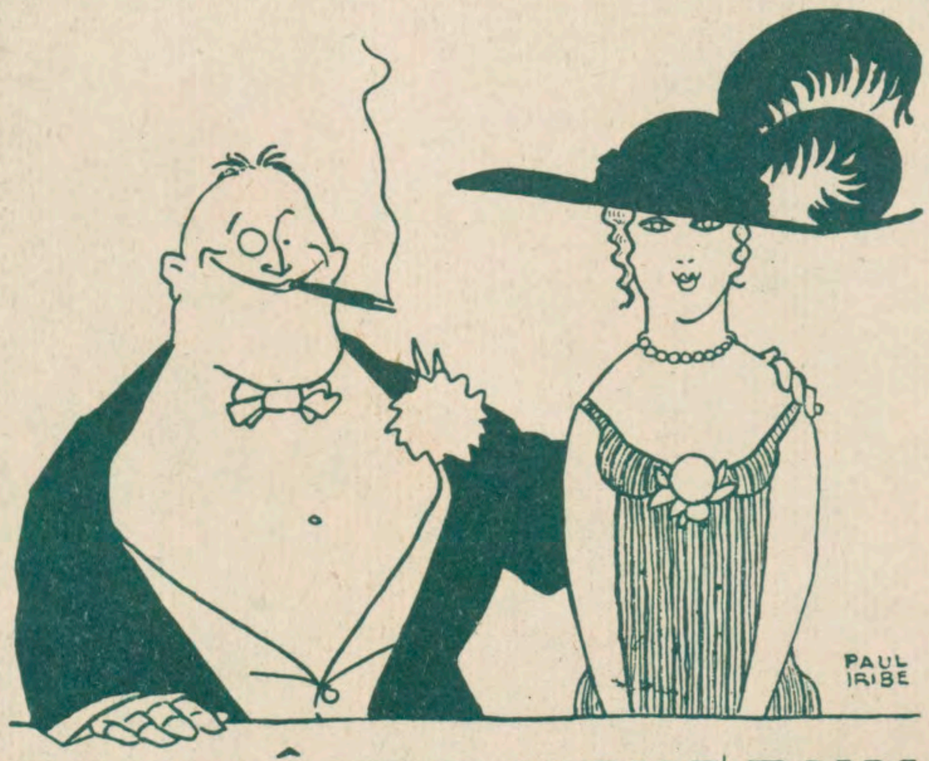
SONT LES MEILLEURES POUR
Tourisme - Mer - Courses - Montagne - Théâtre



par leur
Grand champ
Grande clarté
Étanchéité absolue

Se trouvent dans toutes les bonnes maisons d'optique.

OBJECTIFS et APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
CATALOGUES GRATIS
E. KRAUSS 16, 18 et 20, Rue de Naples PARIS (VIIIe)



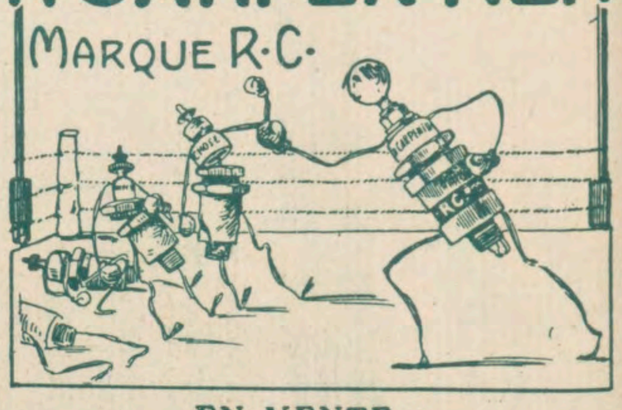
POUR ÊTRE HEUREUX
QUE FAUT-IL ?
UN PEU D'OR
MAXIMA achète
AUTOS DE MARQUE
AYANT AU
MAXIMUM
DEUX ANS DE DATE

BIJOUX. DIAMANTS. PERLES
RECONNAISSANCES

TÉLÉPH. 114-50 1bis Boulevard des ITALIENS 2e ETAGE

L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, Paris.
CYCLES
MOTOCYCLES
AUTOMOBILES
de toutes Marques.
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques.
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
sans aucune majoration.
CATALOGUE FRANCO.

BOUGIES
R·CARPENTIER
MARQUE R·C·



EN VENTE :
chez tous les bons agents et garages de Paris et Province

LA PREMIÈRE HUILE DU MONDE

AUX MARINS
7 et 9, av. de la Grande-Armée, PARIS

Spécialité de Vêtements et articles pour les sports : Automobilistes, Cyclistes, Motocyclistes, Aviation et Tennis (marque Cirna).

Grand choix de caoutchoucs et imperméables tout prêts à porter, depuis 35 francs.

Livrées en tous genres nouveaux modèles.

Envoi franco du catalogue général sur demande

PLAQUES
POSITIVES
GUILLEMINOT
SANS RIVALES
R. GUILLEMINOT BOESPFLUG & Cie PARIS

J.-P. MULLER
MON SYSTÈME
pour les femmes, pour les enfants.

16e Année. — N° 779.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70.

23 Août 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

SÉGUIN ACCOMPLIT UN RAID DE 1.350 KILOMÈTRES

L'aviateur Séguin, qui s'était signalé à l'attention du public par son raid de 850 kilomètres avec un passager, pour la précédente prime de la Coupe de longue distance, vient d'accomplir, seul cette fois, un voyage extraordinaire en biplan, se classant à 50 kilomètres seulement derrière le détenteur de la prime actuelle, Brindejonc des Moulinais. Parti de Biarritz à 4 h. 37 du matin, Séguin arrivait à Buc à 11 h. 30, en repartait à midi et atterrissait à 6 kilomètres de Brême à 6 h. 55 du soir. Sa première étape était de 650 kilomètres, la seconde de 700. (Moteur Gnome.)

JEAN BOUIN RECORDMAN PÉDESTRE

Jean Bouin et son soigneur Evelyn à Stockholm, quelques jours avant le record de l'heure pédestre, dans lequel le fameux Français parcourut 19 kilomètres 21.

MARCEL BERTHET ET EGG

Marcel Berthet, le 7 août, a repris le record du monde cycliste de l'heure sans entraîneur. Le Suisse Egg, l'ancien recordman, le félicite.

LES RECORDS DE L'HEURE

par JEAN BOUIN et MARCEL BERTHET

I. — LA LUTTE CONTRE LE TEMPS

La marche est un exercice naturel à l'homme et ne peut être considérée qu'à ce point de vue ; vouloir l'ériger à l'état de sport c'est aller contre la logique puisque l'accélération de l'allure conduit fatalement à la course.

Pour ma part, je ne consentirai jamais à admettre la marche comme un sport offrant toute la régularité nécessaire dans un record où, comme aujourd'hui, l'Italien Altimani a parcouru près de quatorze kilomètres dans une heure. Comment, en effet, se faire à l'idée qu'un homme, si exceptionnel soit-il, puisse arriver à totaliser correctement et dans un style naturel cette distance que je n'hésite pas à qualifier de phénoménale, parce que je connais bon nombre de jeunes coureurs qui arrivent difficilement à atteindre cette vitesse en course? Si cette ascension vers le record de la marche continuait, le jour serait proche où nous verrions le marcheur dépasser de vitesse le coureur...

Au point de vue de la régularité, il est difficile de juger un concours de cette spécialité. Je me souviens d'une compétition où tous les concurrents se virent disqualifier pour ne pas s'être conformés au code réglementant l'allure de la course : et la stupéfaction des marcheurs ne fut pas le côté le moins drôle de l'épreuve. Avaient-ils marché ou couru ? Eux-mêmes n'en surent jamais rien...

L'allure du marcheur, dans les concours sportifs, devient saccadée, désordonnée, déhanchée, laide et presque ridicule : c'est pourquoi, lors des derniers Jeux Olympiques, l'épreuve de marche se disputa au milieu de l'indifférence générale. Il m'est agréable, à ce propos, de féliciter l'U. S. F. S. A. d'avoir eu l'intelligence de supprimer de son programme ces sortes d'épreuves que je n'hésite pas à qualifier d'*anti-naturelles*, puisque la vitesse de l'athlète est limitée par un règlement qui lui interdit la course, c'est-à-dire la liberté d'action. C'est la négation même de cette liberté.

Au seul point de vue de l'hygiène, la marche est un sport excellent, pratiqué sous forme de footing, à condition toutefois de ne pas dépasser une allure de six à l'heure; à une allure supérieure, il devient néfaste et courbature plus que n'importe quel autre sport.

Je me souviens d'avoir disputé un championnat de marche en 1905, quand ce sport, qui jouissait alors d'une grande popularité, était illustré par des champions, tels que Fantou. Enthousiasmé à la lecture des exploits de ces étoiles, je m'alignai dans une épreuve d'une heure que je gagnai en couvrant 10 kilomètres 125 mètres. Eh bien, comme preuve de ce que je disais tout à l'heure, je ne pus jamais savoir si mon pas fut régulier, ni si j'avais couru ou bien marché. Je sais seulement, que je ne fus point disqualifié. Mais quelle courbature le lendemain ! Dans toute ma carrière sportive, je n'ai jamais plus connu fatigue pareille, ma lassitude fut si grande que plusieurs jours me furent nécessaires pour me remettre en bonne forme.

La conclusion de tout ceci, c'est que jamais je ne consentirai à reconnaître la marche comme un sport loyal, sain et pouvant améliorer la condition physique de celui qui le pratique. Je considère un concours de marche comme impossible, parce que du fait même de l'émulation qui règne entre les concurrents, il dégénère toujours en course, ce qui est logique puisque le mouvement naturel à l'homme est d'accroître sans cesse sa vitesse.

Je m'en voudrais cependant de ne pas rendre hommage au courage, à l'énergie dont a dû faire preuve le recordman Altimani, pour accomplir sa brillante tentative. Je suis heureux de lui adresser toute mon admiration ; son succès n'a pu être obtenu qu'au prix d'un grand travail et d'une vaillance dignes de la race latine.

BERTHET A LA CAMPAGNE

De même que Jean Bouin, Marcel Berthet considère que le meilleur procédé d'entraînement est la vie saine de la campagne.

LE RECORD DE BERTHET EST ATHLÈTIQUE

Depuis l'époque où Henri Desgrange établit le record de l'heure cycliste, celui-ci, sauf quelques rares exceptions, ne fut guère l'apanage des coureurs étrangers, et si le 27 juillet 1913, à Berlin, l'Allemand Richard Weiss se l'appropriait, ce ne fut pas pour longtemps, car notre champion Marcel Berthet, déjà détenteur du record en 1907, alors qu'il était amateur, se char-

geait de ramener chez nous cet enfant fantasque. Ce retour a été accueilli sans doute avec joie, mais pas autant qu'il le méritait, car je me rends compte du formidable effort qu'a dû fournir mon camarade de sport. Bien que ma compétence en cyclisme soit limitée, je suppose que l'effort nécessaire à la réussite doit être aussi considérable et aussi méticuleux que pour les grands exploits.

De toutes les nombreuses performances établies par les coureurs cyclistes, le record de l'heure sans entraîneurs est à mon sens le plus « athlétique », car, l'athlète — et cette fois le nom est parfaitement appliqué — doit réunir toutes les qualités physiques : force, volonté, courage, persévérance, afin d'atteindre le but qu'il se propose. Contrairement à ce que l'on se figure, les qualités intellectuelles sont non seulement nécessaires, mais indispensables au recordman pour établir son tableau de marche, régler son allure, juger les conseils que lui donne son manager, modérer ou activer sa vitesse, alors que son avance ou son retard le lui indiquera, connaître son état physique pour arriver à la soixantième minute sans défaillance et prendre des décisions rapides en course si les circonstances l'exigent.

Il faut donc que le recordman soit à la fois un athlète et un réfléchi. Le coureur cultivé intellectuellement aura toujours un énorme avantage sur le « crack » purement athlétique ; et cette opinion a été maintes fois ratifiée par l'expérience.

L'exploit de Marcel Berthet, a doté la France du plus beau record que puisse envier une nation en matière de cyclisme.

Soyons fiers de notre champion et unissons nos cœurs pour l'admirer comme il le mérite.

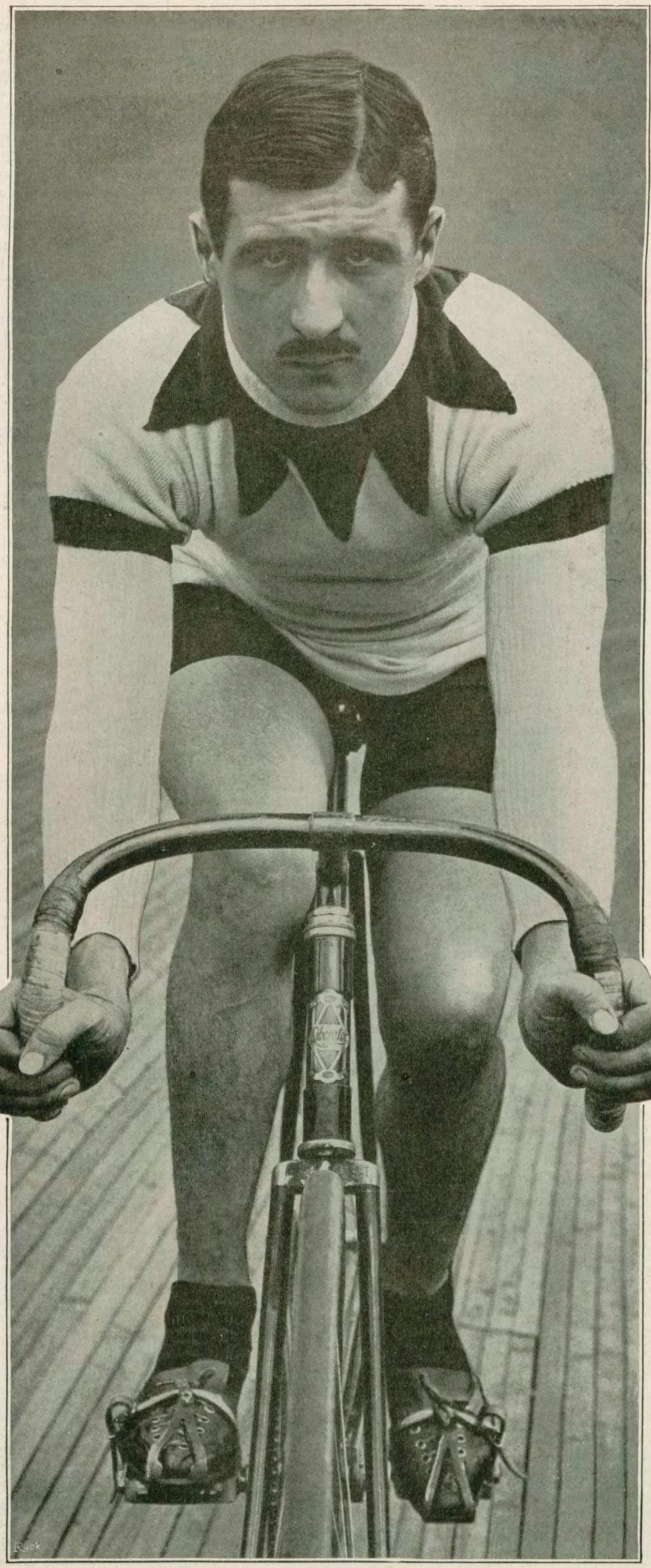
PAS DE LIMITE POUR LES RECORDS

Que de gens après mon record de l'heure me répétèrent :

— Mon cher Bouin, vous pouvez être bien tranquille, votre record est un de ceux qui ne disparaîtront pas facilement et vous aurez la satisfaction de ne point le voir battre.

— Erreur, me contentai-je de répondre, et ne voulant point entrer dans les considérations, je m'empressai d'aiguiller la conversation sur un autre sujet.

Ne considérez jamais un record si fameux soit-il comme une limitation définitive. On a cru longtemps que les 18 kilom. 878 mètres de Watkins, marquaient la limite suprême des forces humaines ; moi-même, j'étais persuadé que là, où un Shrubb avait échoué on ne pouvait espérer réussir. J'essayai pourtant et je l'avoue, sans grande conviction. Il est vrai que je suppléai à ce manque de confiance par un travail plus opiniâtre et un entraînement plus rigoureux que je ne l'avais fait en toute autre circonstance.



MARCEL BERTHET

Marcel Berthet a couvert, le 7 août, 42 kil. 502 dans l'heure sans entraîneur, battant le record de l'Allemand Weiss (42 kil. 306 m.). Berthet avait déjà détenu ce record.

Le jour de la course arriva, et sans songer au record, je le battis dans les conditions que l'on sait.

La persévérance, mon entraînement basé et perfectionné sur celui des recordmen précédents, les méthodes nouvelles d'entraînement, les pistes plus rapides, ma condition actuelle, une préparation beaucoup plus rationnelle m'avaient permis d'atteindre ce résultat.

Celui qui tente un record bénéficie de grands avantages sur ceux qui l'ont tenté avant lui :

1° Des connaissances et conditions dans lesquelles les performances antérieures furent réalisées.

2° De la mesure dans laquelle le nouveau venu prépare et calcule son effort, en tenant compte des temps ou des distances établies par ses prédécesseurs.

J'en arrive à dire que si les records rétrospectifs de Watkins, de Weiss, et de Larner avaient été de 19 kilom. 21, au lieu de 18 kilom. 678, 42 kilom. 502, au lieu de 42 kilom. 306 et de 13 kilom. 500 au lieu de 13 kilom. 275 qui pourrait nier que Altimani, Berthet et moi-même nous n'eussions pu couvrir des distances supérieures à celles qui nous ont permis de prendre la place de nos devanciers.

Ce qui me fait croire qu'en fait de record on ne peut fixer de limite, ce sont les avantages avec lesquels les nouvelles performances seront réalisées. Les pistes se perfectionnant chaque jour davantage et le temps aidant, nous verrons à des époques plus ou moins rapprochées surgir des individus d'exception, des « phénomènes » qui détruiront la croyance qu'un record peut être amené à une limite.

Qui aurait pu supposer, par exemple, que le record de la « demi-heure » propriété de l'Anglais White, depuis 1863, serait battu près d'un demi-siècle plus tard ? Nombreux étaient ceux qui jugeaient cette performance imbattable et pourtant quand je fis mon essai contre ces 9 kilom. 712, j'étais parfaitement sûr du résultat. N'empêche que la croyance aux records limités est et restera encore très répandue parmi les sportsmen et non les moins intelligents.

Une petite anecdote à l'appui de ceci :

J'étais dernièrement attablé à la terrasse d'un café de la Cannebière en compagnie de Roland Garros. Je parlai de la traversée de la Méditerranée et lui demandai son avis. Notre champion de l'air entrevoyait l'entreprise comme hardie, certes, mais non pas comme irréalisable, un de nos concitoyens, grand admirateur de Garros, qui nous écoutait, s'écria :

— Si tu réussissais semblable tentative, je suis bien sûr que ton exploit ne serait jamais renouvelé !

A cet instant, je songeais à

Blériot. Qui aurait pu dire que quelques semaines à peine après sa glorieuse prouesse, la traversée de la Manche ne serait qu'un jeu pour les aviateurs ?

Certes, il est des circonstances qui rendent un record difficile à battre. Tel est le cas du record des 5.000 mètres pour lequel nous luttâmes à Stockholm, mon camarade Hanned Kolehmainen et moi, aux dernières Olympiades. Grâce à la lutte acharnée à laquelle nous nous sommes livrés le temps descendit à 14 m. 36 s. il est évident que si nous voulions individuellement renouveler pareil exploit, la chose nous serait impossible. C'est pourquoi, j'accorde un espoir de durée à ce record, dû en grande partie aux circonstances exceptionnelles qui nous mirent en présence. Cette performance ne pourra être effacée par une autre qu'à la révélation d'un nouveau phénomène athlétique, ou bien encore dans le cas ou une lutte pareille à celle que j'eus à soutenir contre le Finlandais se présenterait de nouveau au cours de futures Olympiades.

Il est maintenant un fait qui n'a certainement pas échappé à l'observation du public, c'est que trois performances de caractères si différents aient été réalisées en l'espace réduit d'une trentaine de jours.

« Epoque favorable », ont dit les sportsmen. Sans doute, mais pourquoi ?

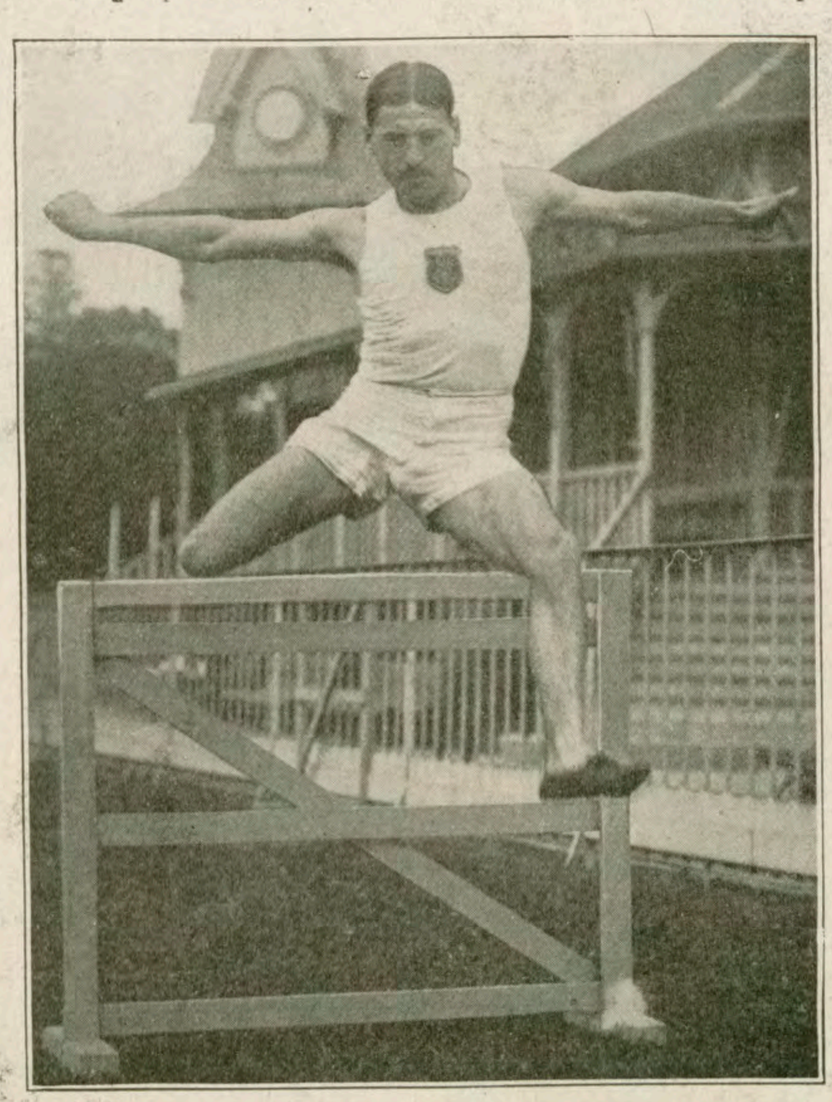
C'est que le mois de juillet est le moment de l'année où le corps humain jouit de la plus grande souplesse avantage physique dû à la chaleur. On a cru longtemps que le mois d'octobre favorisait les coureurs à pied dans leurs tentatives. Les cyclistes, eux, ne s'en tinrent pas à cette supposition, et l'on verra que leurs essais s'effectuèrent presque toujours en juillet et août.

L'hiver est rarement propice à ces sortes de performances, le printemps a bien permis à quelques uns de réussir, mais je le répète, c'est l'exception. L'été, voilà la saison favorable, car pendant les chaleurs, le coureur tire profit du renouvellement de vigueur que lui a apporté le printemps.

Il faut tenir compte également des conditions atmosphériques qui jouent dans l'entraînement du recordman un rôle prépondérant. Or, les séries de mauvais temps sont moins à craindre en juin, juillet et août que durant les autres mois de l'année : de sorte que l'athlète peut entreprendre un entraînement méthodique, sans crainte d'interruption.

L'alimentation, aussi, joue un rôle important, car c'est un fait aujourd'hui reconnu que, durant les chaleurs, le corps humain s'accommode mieux d'un régime végétarien.

Toutes ces observations qui, de prime abord, peuvent sembler négligeables font, en fin de compte, un *consortium* de forces et groupent les conditions qui contribueront au succès de l'athlète.



JEAN BOUIN SE DISTRAIT

Jean Bouin, lorsqu'il s'entraîne, ne dédaigne pas de s'exercer dans d'autres spécialités athlétiques que celles où il s'est rendu célèbre.

Bouin

II. — LE RECORD CYCLISTE

Ma performance du 7 août dernier, le record du monde de l'heure sans entraîneure que j'ai porté à 42 kil. 502, a-t-elle eu le don d'étonner la masse ? Non, n'est-ce pas ? Le milieu, peut-être, qui a applaudi à mon exploit, est celui comprenant les sportsmen véritables, qui vibrent, eux, devant les efforts purs.

Une première place dans une course sur route frappe la foule : un homme parcourant la plus grande distance dans une heure, sans aide aucune, a, pour admirateurs, les seuls initiés.

Je suis le dernier placé pour détailler et m'étendre sur les difficultés qu'offrent les records. Ce fut là ma grande spécialité dès mes débuts dans le cyclisme.

Cependant, dans ce genre d'effort, d'autres coureurs présentant tout autant de qualité, sinon plus, n'ont jamais l'idée de surpasser des performances-records.

Il faut chercher du côté rémunération le dédain que professent les grands ténors de la vélocipédie pour cette sorte de travail.

Le record de l'heure exige une longue préparation pendant laquelle la volonté et l'énergie, sous différentes formes, se trouvent mises à l'épreuve.

Pas ou peu de courses ; il est possible de trouver la mauvaise chute et la certitude de rencontrer les à-coups néfastes au train régulier, grande base de la réussite.

Ainsi, la compétition n'a jamais été suffisante et imposante pour déclarer splendide ma performance.

Une volonté et une énergie de tout premier ordre sont les facteurs principaux. Evidemment, ces deux facteurs ne se présentent pas toujours chez un même individu. La fragilité des records n'aurait d'égale que celle des châteaux de cartes. Un tel possède l'aptitude physique requise, mais est dépourvu de ces qualités morales et vice-versa.

Cette tension de volonté atteint un tel point que, lors de mon record, les deux nuits suivantes me virent sans sommeil ; j'étais sans doute encore sous l'action d'un phénomène nerveux poussé à l'extrême.

A QUOI PENSE UN RECORDMAN DE L'HEURE ?

A ce propos, je vais répondre à une question que posent souvent les fervents du cyclisme : à quoi songe-t-on pendant un record de l'heure ?

Durant les soixante minutes pendant lesquelles j'ai donné ou crois avoir donné mon maximum, à quoi ai-je bien pu penser ? Je dois avouer que je n'ai eu que des réflexions mauvaises, très mauvaises, jusqu'à la dernière seconde.

Les débuts, même avant le départ, marquent la crainte de ne pas réussir ; puis on s'applique à tourner rapidement avec le minimum d'effort ; vers les 20 kilomètres, la fatigue commence à se faire sentir, non pas une fatigue brutale, mais un affaiblissement de tout le corps ; le cerveau, lui aussi, est moins net : le véritable travail commence.

Ensuite, la crainte du vent qui peut s'élever ; cette crainte arrive quand on commence à trouver qu'il faut davantage appuyer sur les pédales. L'air vous apparaît comme du vent et je me souviens fort bien, à maintes reprises, avoir regardé des drapeaux pour constater qu'ils ne bougeaient pas.

Débuts de la fatigue morale et physique.

Le coup de cloche annonçant à chaque tour la position sur le tableau de marche, très distinct au commencement, devient difficile à percevoir ; la vue même se trouble, les yeux piquent follement, le mouchoir pour s'essuyer n'étant pas précisément à l'ordre du jour ; les applaudissements vous font comprendre que l'on a gagné sur le tableau de marche. Pas de bravos, un tour sans avance !

Enfin, la plus terrible pensée ; en si bonne posture, représentez-vous la crevaison quelques tours avant le coup de pistolet de l'heure.

En tout petit, la traversée de la Manche à la nage où quantité de nageurs se sont vus entraînés par un courant contraire, à quelques centaines de mètres du rivage tant désiré.

La fin de mon dernier record fut grandiose. Le public, plus que jamais, avait compris l'effort et, quoique le spectacle fut monotone, la foule vibra. Probablement parce que je ramenais en France un beau record parti chez les Allemands.

Le sport n'a pas de patrie, mais les records en ont une sans doute, puisque la France est en passe de s'en approprier la meilleure part !

LES 43 KILOMÈTRES POURRONT ÊTRE ATTEINTS

Ce record durera-t-il quelque temps ? Se basant sur mes réflexions, les aspirants recordmen peuvent prendre confiance, et, ainsi, les 43 dans l'heure ont grande chance d'être rapidement atteints.

Combien est moins fragile le record de Bouin ! Là, l'homme absolument seul ne pourra en tout temps que compter sur lui. Dans le cyclisme, des améliorations et perfectionnements apportés à la bicyclette et aux pneumatiques permettront, *à qualité égale*, de monter toujours plus haut.

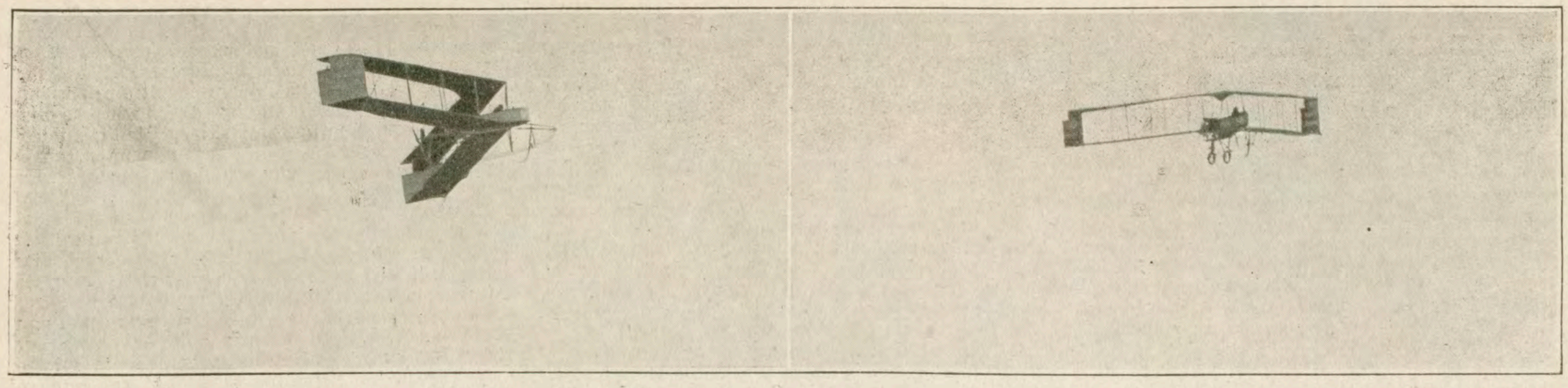
Bouin eut vécu en l'an X avant Jésus-Christ, peut-être serait-il encore recordman, naturellement en admettant qu'une même fédération régisse toujours le sport pédestre et enregistre les records.

Par contre, qui sait si un gladiateur, un athlète au moyen âge, n'a pas fait mieux ? Bouin est recordman pour l'époque moderne et contemporaine. Avant, il peut être dit « pas enregistré ».

Henri Desgrange, le premier recordman à bicyclette, disposant des instruments actuels, n'aurait-il pas éclipsé son exploit ?

Un sentiment de profonde admiration doit aller vers Bouin, tandis que mon record marque un faible arrêt, sans plus.

Berthet



LE BIPLAN SANS QUEUE EN VOL

Le biplan sans queue est conçu suivant deux principes : le V des ailes et la variation de leur angle d'attaque. Le V donne de la profondeur à l'appareil sans augmenter l'envergure et rend toute glissade sur les ailes impossible.

Le biplan sans queue

Le biplan Dunne vient d'accomplir son premier voyage, et c'est à moi qu'est échu l'honneur, et j'en suis fier, d'en être le pilote.

D'abord un peu d'historique. L'ex-lieutenant Dunne, qui a conçu, exécuté et expérimenté l'appareil, a bien véritablement réalisé son œuvre dès 1906. Il ne m'appartient pas de dire comment et pourquoi il ne fut nullement apprécié par les autorités anglaises. mais je puis raconter comment, dès que je vis l'appareil monoplan aux hangars Astra, ma curiosité fut en éveil, et mes espérances précises, comment, dès que j'assistai au vol fait par l'inventeur lui-même, je fus séduit et conquis, comment enfin, dès qu'il m'eût expliqué ses vues et ses idées, j'insistai de toutes mes forces pour que l'expérience décisive fût faite, et manifestai mon désir qu'elle me fût confiée. J'eus beaucoup à faire pour hâter, en Angleterre même, l'achèvement de l'appareil. Grâce à mon entêtement obstiné, j'y parvins. La maison Nieuport avait, dès ma première demande, envoyé là-bas un de ses moteurs Gnome et je partis presque aussitôt après. Je vis voler l'appareil, une fois, montai dessus sans hésiter, fis un premier vol, les leviers en mains et manœuvrant pour tâter l'appareil, puis un second, au cours duquel je lâchai tout, puis au bout d'un instant montai debout sur mon siège, et eus toutes les peines du monde à ne pas danser une gigue joyeuse. Ma conviction était faite, et après une nouvelle lutte courte et courtoise, pour faire adopter mes idées par la firme anglaise, j'obtins d'emmener l'appareil.

Le lendemain, je partais pour la France. Ce que fut mon voyage, je l'ai dit ailleurs; je le résume en affirmant que l'appareil y subit tous les essais possibles : grains, vent, remous de chaleur, panne totale à 1.500 mètres sur la campagne, atterrissages difficiles, durs et brutaux et qu'il se comporta partout admirablement. Je volai avec un temps douteux à Villacoublay, et le lendemain, encore par un temps réellement dur devant mes chefs, qui, à leur habitude, voulaient se rendre compte par eux-mêmes... Mon opinion n'a pas varié. C'est une révolution!

Deux principes dominent ce curieux apareil : le V des ailes et la variation de leur angle d'attaque.

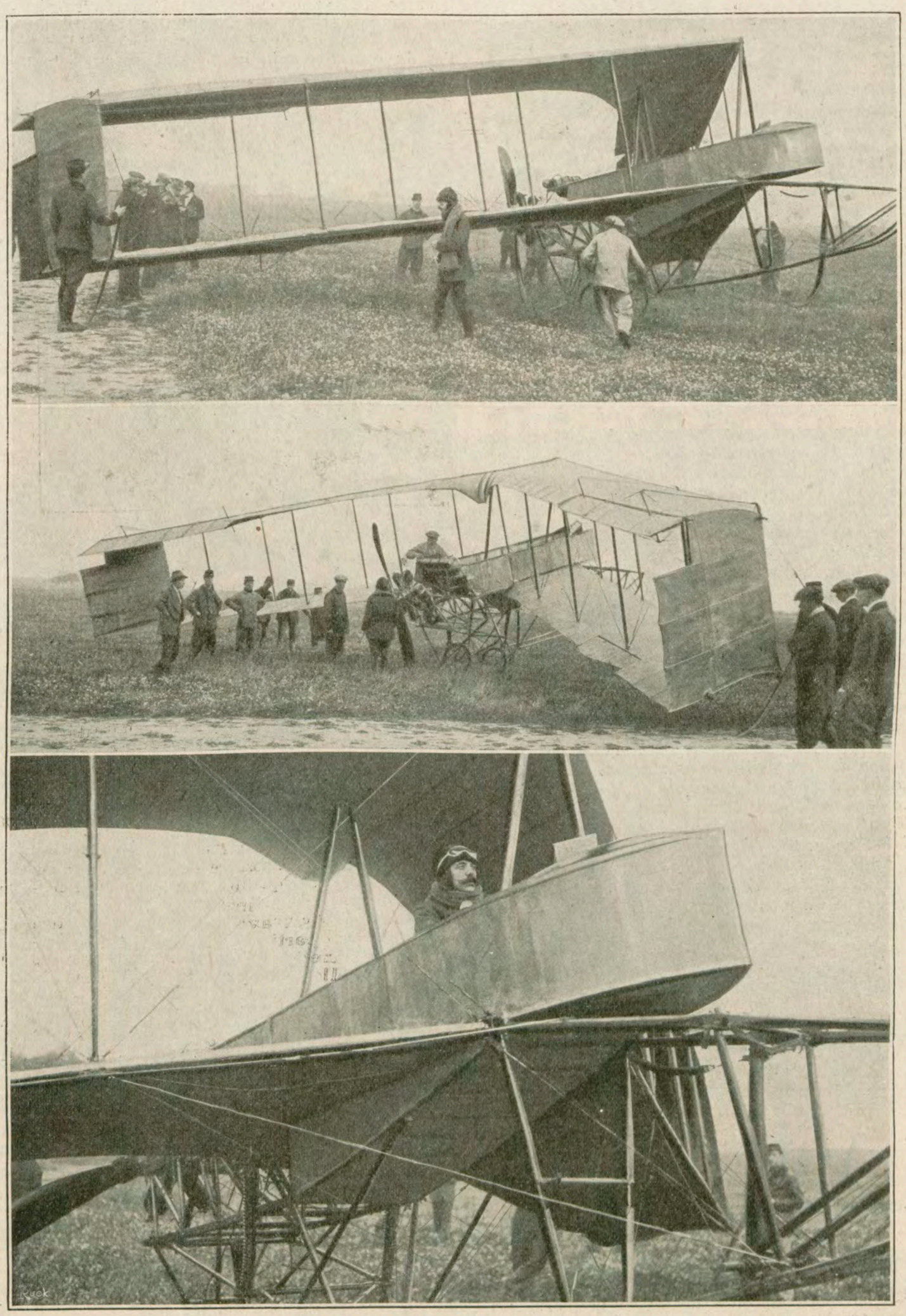
Jusqu'ici on connaissait trois V en aviation. Voici qu'un quatrième se révèle, et non le moins important. Ses effets sont les suivants : donner de la profondeur à l'appareil sans augmenter l'envergure ; rendre toute glissade sur les ailes impossible.

L'augmentation de la profondeur équivaut à la présence d'une queue stabilisatrice, et en somme, cet appareil sans queue visible, en a réellement deux, ou plutôt chaque section transversale de l'aile est une queue par rapport à la précédente. La glissade sur les ailes est impossible, puisqu'en aucune position, les deux ailes ne peuvent être en cheminée.

La variation de l'angle d'attaque de la pointe à l'extrémité produit l'équilibre longitudinal pour la même raison que la queue stabilisatrice ordinaire, mais avec une continuité et une efficacité inconnues jusqu'ici. De plus, l'étude de la distribution des forces élémentaires, dont la composition donne la résultante sustentatrice, montre que cet équilibre longitudinal est non seulement toujours assuré, mais qu'il est maintenu par des déplacements amples et doux de tout l'appareil.

Enfin, la disposition générale de l'appareil l'oblige à rentrer toujours le nez dans le vent, condition éminemment favorable, et presque suffisante à elle seule pour assurer la sécurité en permettant au pilote une défense facile.

COMMANDANT JULIEN FÉLIX.



VUES DU BIPLAN SANS QUEUE

Le biplan sans queue est une invention du lieutenant anglais Dunne. Il possède une stabilité telle que le commandant Félix qui le pilote peut se dresser dans son appareil et lever les bras sans que l'équilibre soit rompu.

QU'AVONS-NOUS FAIT ? OU EN SOMMES-NOUS ? OU ALLONS-NOUS ?

Telle pourrait être la devise du prochain numéro double de la *Vie au Grand Air* que nous publierons le 6 septembre. Il sera consacré à l'*Aviation*, en l'honneur du grand *Meeting d'hydravions de Deauville* qui se disputera du 24 au 31 août et au cours duquel le concours du Ministère de la Marine réunira les meilleurs pilotes.

Ce numéro constituera, nous pouvons l'affirmer, un véritable monument de l'aviation. Toutes les compétences les plus célebres, tous les rois de l'air ont bien voulu accepter d'y collaborer et nous ne pouvons mieux faire qu'en donnant les titres et le nom des auteurs de quelques-unes des remarquables études qu'il contiendra :

Le présent et l'avenir de l'aviation, par *Léon Morane et Raymond Saulnier, Louis Bréguet, Maurice Farman, Jules Védrines, Eugène Gilbert.*

Les possibilités de l'aéroplane, par *Roland Garros.*

L'aviation de tourisme, par *Brindejonc des Moulinais.*

L'orientation de l'hydraviation, par *André Beaumont.*

Associations et milices, par *Alfred Leblanc.*

L'aéronautique en cas de guerre ? par le capitaine-aviateur *Marzac.*

L'aviation coloniale, par le lieutenant-aviateur *de Lafargue.*

L'aviation française comparée à l'aviation allemande, par *Marc Gouvieux.*

Sommes-nous en progrès ? par *Jacques Mortane.*

Ce numéro causera sans aucun doute une profonde sensation, dans tous les milieux, tant en France qu'à l'étranger.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Similia... Similibus

On vient d'inventer en matière de sport et d'innover avec une épreuve qui, si elle fait école, va révolutionner notre monde.

Il s'est disputé, en effet, dimanche, au Parc des Princes, c'est-à-dire sur piste, une course de 100 kilomètres, dite le Petit Tour de France. Le grand virage représente le Galibier, le petit virage, les Pyrénées. Les contrôles sont tout autour des 666 mètres, Dunkerque à 300 mètres de Bayonne, et Perpignan à 45 mètres de Belfort.

Pourquoi ne pas généraliser et décider par exemple que la traversée (la petite traversée) de la Manche, se fera aux bains Deligny, sur 310 mètres ; on partira du bar (côte anglaise) pour finir au buffet (côte française). Les bancs de sable du Colbart et du Varne seront figurés par le fond du petit bain.

Le record d'altitude en ballon libre ou en aéroplanes pourra se disputer dans l'escalier de la Vie au Grand Air *et le Circuit européen d'aviation dans le Métro, en passant par les stations Europe, Allemagne, Italie, Rome, Moscou, etc...*

De même, la traversée de l'Atlantique en canots automobiles trouverait un terrain propice dans le bassin de Suresnes ou dans celui de Maisons-Laffitte. Le bassin de Saint-Denis serait également à voir, l'égout collecteur pouvant seul donner l'idée du Gulf-Stream.

Enfin qu'est ce que vous diriez de la course Pékin-Paris avec départ de l'ancien pavillon chinois pour arriver au Casino de Paris? Voilà qui est à la fois symbolique et économique, aussi bien pour des organisateurs que pour des concurrents.

J'ai peur que ceux qui sont allés voir le Petit Tour de France ne m'écrivent :

— Je croyais que vous étiez sérieux!

Il est vrai qu'on peut leur répondre: — Je croyais que vous ne l'étiez point.

WHIPPER.

AVIATION

Avant Deauville

Les conditions du concours sont peut-être trop dures.

C'EST demain que commencera le meeting d'hydravions de Deauville au cours duquel sera disputé le Prix du Ministre de la Marine. Il commencera par une course Le Pecq-Deauville, indépendante d'ailleurs de la série d'épreuves qui se dérouleront pendant toute la semaine à Deauville.

Les meilleurs spécialistes, tant comme constructeurs que comme pilotes, sont engagés et nous commencerons par les énumérer.

Pour la course Paris-Deauville, nous trouvons Weymann, toujours sur la brèche depuis le Circuit de l'Est, et Levasseur qui vient d'accomplir un splendide raid d'hydravion allant de Paris à Londres, puis en Hollande, en Allemagne et retour. Tous deux monteront des hydravions monoplans Nieuport.

La marque Deperdussin sera représentée par Prévost, lauréat de la Coupe Gordon-Bennett 1912, des Concours Militaires français et anglais, et de tant de voyages; Janoir, qui vient d'accomplir un beau raid de France en Russie, et Devienne et Scoffier, peu connus, mais, paraît-il, très adroits.

G. Chemet qui, récemment, venait de Londres à Paris, pilotera un Borel; le très habile Molla défendra les chances du Bathiat-Sanchez; Divetain, celles de l'Aéro-Yacht Borel.

Le Lévêque, dont on dit merveille et dont la formule semble se rapprocher le mieux de celle du canot aérien idéal, sera peut-être conduit par André Beaumont, le vainqueur de 1911. Enfin, le Bréguet sera confié à Henri Brégi dont il est difficile de rappeler tous les succès. Le héros de Casablanca-Fez, du concours militaire, de Monaco et de tant

LE LÉVÊQUE EN VOL.

d'autres randonnées fameuses, a l'intention de remporter le succès définitif que légitime sa brillante et longue carrière.

Nous retrouverons la plupart de ces concurrents dans les épreuves de Deauville. Plusieurs autres se joindront à ce lot impressionnant : Eugène Renaux, le vainqueur du Grand Prix Michelin, et Gaubert, le gagnant de l'Aéro-Cible Michelin, monteront des Maurice Farman; G. et R. Caudron conduiront eux-mêmes leurs hydravions; Moineau et de Montalent seront à bord des Bréguet. Le comte de Lambert, de glorieuse mémoire, pilotera un Astra et Dussot mènera l'appareil de sa fabrication dont on ne sait pas grand' chose.

Le lot est, on le voit, très brillant et permet de prévoir un grand succès à l'actif des organisateurs et du compétent commissaire général, G. Amand, qui prouva déjà ses qualités dans la course Paris-Rome.

Il ne nous reste qu'à souhaiter que la question si délicate de l'hydraviation fasse de grands progrès, et que les éléments permettent de tirer des conclusions intéressantes.

Il faut avouer que les conditions du concours sont particulièrement dures et que celui qui s'y soumettra sera non seulement le conducteur du meilleur appareil, mais le meilleur pilote.

La vitesse moyenne exigée est de 84 kilomètres à l'heure; un vol d'une heure au minimum est obligatoire; il faut pouvoir mouiller l'ancre de la place même du pilote; faire un huit navigué de 400 mètres de long; naviguer un quadrilatère d'un mille de diagonale par vent de 10 mètres; rester stoppé dix minutes par un vent de 10 mètres; amarrer l'appareil par la queue et qu'il se remette debout au vent de lui-même en le lâchant; effectuer deux envols et amerrissages dans une mer d'un mètre de creux; rester une heure au mouillage sans faire d'eau; décoller en eau calme en moins de 400 mètres; monter à 500 mètres en 25 minutes, en moins de trois essais. Telles sont les épreuves éliminatoires qui, peut-être, seront trop éliminatoires.

Il faut ajouter plusieurs conditions essentielles : appareil et moteur doivent être français, emporter un pilote, un passager, une ancre, un câble, un indicateur de vitesse, un compte-tours, un baromètre, un porte-carte, une jumelle, de l'essence et de l'huile pour quatre heures minimum, soit 346 kilos de poids minimum. La visibilité doit être possible dans un cône vertical de 30° d'ouverture, la mise en marche automatique est exigée. Enfin, alimentation naturelle du moteur, flotteurs compartimentés, leviers antimagnétiques et moteur protégé. Un rien!

Et nous passons alors au concours proprement dit : le parcours minimum est de 180 milles, soit 333 kilom. 360; décollages et amerrissages en mer agitée, à la disposition de la commission; écart des vitesses maxima et minima d'au moins 25 kilomètres à l'heure; épreuves de vitesse sur 250 milles, soit 463 kilomètres, avec un prix pour la vitesse sur 100 milles sans arrêt et un prix pour la vitesse moyenne sur les 250 milles (3 essais); une épreuve d'endurance avec prix spéciaux pour les appareils dépassant 250 milles (463 kilomètres) sans amerrir.

Il est difficile d'élaborer conditions plus dures. Je sais bien que c'est là le seul moyen de progresser, mais peut-être a-t-on un peu pris de court les constructeurs et ne serait-ce pas une solution assez piquante que de prouver que le meilleur procédé pour les hydravions est encore le trolley de Blériot. Ce n'est cependant pas celle qu'on recherche en l'occurrence, mais combien parmi les engagés réussiront à finir ce dur meeting?

JACQUES MORTANE.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 24 AOUT. — *Athlétisme.* — Arrivée du Circuit de l'Ouest.
DIMANCHE 24 AOUT. — *Hippisme.* — Courses à Dieppe.
DIMANCHE 24 AOUT. — *Aviation.* — Paris-Deauville, en hydravion.
DIMANCHE 24 AOUT. — *Aviron.* — Gand — Championnat d'Europe.
DIMANCHE 24 AOUT — *Tennis.* — Championnat de Deauville.
DIMANCHE 24 AOUT. — *Automobile.* — Meeting du Mont Ventoux.
SAMEDI 30 AOUT. — *Hippisme.* — Courses au Tremblay.
SAMEDI 30 AOUT. — *Cyclisme.* — Départ du Bol d'Or.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 10 AU 17 AOUT 1913

AVIATION

DIMANCHE 10 AOUT. — Séguin vole de Biarritz à Brême, 1.350 kilomètres en 14 h 48 m.

LUNDI 11 AOUT. — Le commandant Félix quitte Eastchurch à 4 heures du matin, arrive à Sheerness à 5 h. 40 du matin, et atterrit à Boulogne-sur-Mer à 7 h. 20

MARDI 12 AOUT. — Le commandant Félix, parti le matin de Boulogne-sur-Mer, atterrit à Beauvais à 3 heures du matin.

MERCREDI 13 AOUT. — Issy les-Moulineaux. — L'aviateur Levasseur, parti avec un passager, le 2 juillet, pour un voyage Paris, Londres, Londres-Dunkerque-Rotterdam (9 juillet); Rotterdam: Amsterdam (14 juillet); Amsterdam-Emden (9 août); Emden-Ostende (12 août); Ostende-Rouen (13 août), atterrit à 10 heures du matin, à Paris.

ATHLÉTISME

VENDREDI 15 AOUT. — Gand. — *Championnat de marche de 50 kilomètres :* 1. E. Anthoine (Français), en 4 h. 32 m. 14 s., bat le record du monde; 2. Hatts (Allemand), en 4 h. 47 m. 3 s.; 3 O'Neill (Anglais), en 4 h. 58 m. 4 s.

DIMANCHE 17 AOUT. — Avranches-Rennes *4e étape du Circuit Pédestre de l'Ouest* (88 kilomètres): 1. Siret, en 7 h. 39 m.; 2. Devienne en 7 h. 51 m.; 3. Vadenne, en 8 h. 11 m.; 4. Orphée, en 8 h. 42 m.

DIMANCHE 17 AOUT. — Juvisy. — *Championnat de France d'aviron :*

Championnat à 4 rameurs de pointe : 1. Rowing-Club de Paris (Metais, de Molènes, Barrelet-Baudechon), en 7 m. 4 s.; 2. Club Nautique de Rouen; 3. Club Nautique de Lyon.

Coupe Glandaz (4 rameurs débutants) : 1. S. N. Haute-Seine (Bisson, Lucotte, Cadot, Albert), en 7 m. 30 s.; 2. Régates Châlonnaises; 3. E. N. de Boulogne.

Championnat à 1 rameur, (skiffs) : 1. Peresselenzeff (R.C. P.), en 8 m. 15 s.; 2. G. Delapiane (S. R. de Monaco); 3. Dupré (R. Mâconnaises).

Championnat de France (périssoires) : 1. Goldschmidt (Cercle Nautique Rémois), par 50 mètres; 2. De Hondt (S. N. d'Amiens) 3. Bonnetaire (Rég. Mâconnaises)

Championnat à 2 rameurs de pointe : 1. S. N. de la Marne (Poix, Monney-Bouton) en 8 m. 25 s.; 2. E. N. Boulogne (L. Cordier et A. Cordier); 3. S. N. de Bayonne.

Un rameur, juniors : 1. Testut (C. N de Rouen), en 8 m. 40 s.; 2 Denonne (U. N. de Calais); 3. Lejeune (C. N. France).

Coupe Fleutiaux (4 rameurs juniors) : 1. S. N. Basse Seine; 2. R. C. de Paris.

Championnat à 2 rameurs (double sculls) : 1. Rowing-Club de Paris (Barrelet-Peresselenzeff, en 8 m. 10 s.; 2 Régates Mâconnaises (Dupré-Bonneuil).

Quatre rameurs militaires yoles de mer : 1. 5e rég. de génie de Versailles (Paponod, Portié, Boucher, Brochet) : 2. 132e rég. d'inf. de Reims : 3. 74e rég. d'inf. de Rouen.

Championnat de France à 8 rameurs de pointe : 1. S. N. de la Marne, en 6 m. 25 s.; 2. U. N. de Lyon; 3 C. N. de Rouen.

CYCLISME

DIMANCHE 17 AOUT. — Parc des Princes. — *Championnat de France* (1.000 mètres) : 1. Friol; 2. Hourlier, à une longueur; 3. Poulain, à une longueur. Temps : 3 m. 26 s. 2/5.

HIPPISME

MARDI 12 AOUT. — Deauville. — *Critérium de Deauville* (30.000 francs, 2.000 mètres) : 1. Diderot (O'Neil), à M. Rutgers le Roy; 2. Maëstria; 3. Montgoger. — P. M. : gag., 20 fr. 50; pl., 12 francs. 14 francs, 18 francs.

SAMEDI 16 AOUT. — Deauville. — *Grand Steeple-chase* (25.000 fr., 4 700 mètres) : 1. Napo (G, Mitchell), à M. Descazeaux et Cantaloup II; 2. Lady Fish. — P. M. : gag., 56 francs, 137 fr. 50; pl., 33 francs, 71 fr. 50, 29 fr. 50.

DIMANCHE 17 AOUT. — Deauville. — *Grand Prix* (100.000 francs, 2.600 mètres) : 1. Isard II (M, Barat), à M. Watson : 2. Verwood; 3. Prédicateur. — P. M. : gag., 27 fr. 50; pl., 21 francs, 16 francs, 18 fr. 50.

TIR AUX PIGEONS

VENDREDI 15 AOUT. — Deauville. — *Grand Prix de Tir aux pigeons :* 1. M. H. Prentice 10/10; 2. ex-æquo MM. de Kermangant et A. Fussieu 8/9.

L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE MILITAIRE DE 500 MÈTRES A LA NAGE

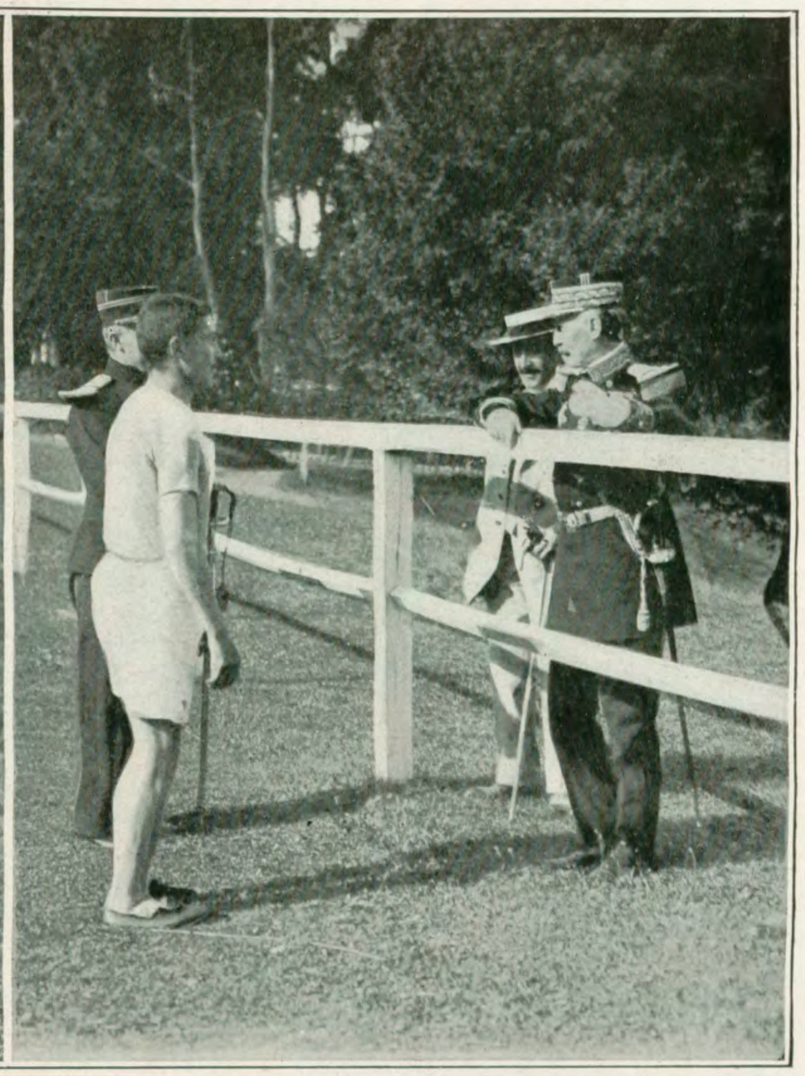
Le championnat de France militaire de natation de 500 mètres, disputé aux Bains Deligny, a donné lieu à une magnifique arrivée entre Hanouet, vainqueur en 8 m. 51 s. et Chrétien, 2e à une demi-longueur. Chrétien avait gagné devant Hanouet le championnat de 100 mètres en 1 m. 24 s. 3/5.

UN PASSAGE DU 1.500 MÈTRES

Le championnat du 1.500 mètres fût gagné très aisément par Berretrot, en 4 m. 30 s. devant Candelier et Dubroca.

LE SOLDAT MOURLON

Mourlon s'est attribué le championnat de 100 m. en 11 s. 1/5. devant Finch.

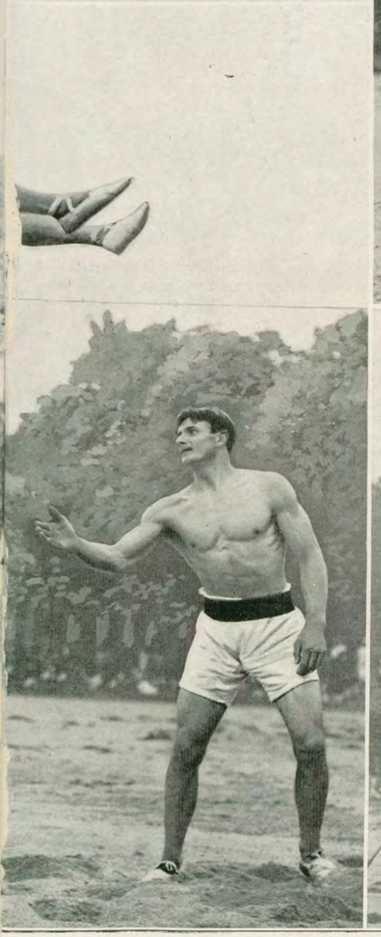


CARREZ FÉLICITÉ

Le général Michel félicite Carrez qui gagna le championnat de 2.000 mètres steeple en 6 m. 20 s. 3/5.

LES CHAMPIONNATS MILITAIRES D'ATHLÉTISME

Les championnats de France militaires d'athlétisme furent disputés samedi et dimanche derniers. Plus de 300 concurrents prirent part aux championnats du dimanche qui se déroulèrent sur le terrain du Stade Français. Le challenge Stade-Racing est resté au 34e régiment d'infanterie. Il est attribué au meilleur classement par points, en ne tenant compte que des cinq premières places dans chaque épreuve. Le 34e d'infanterie, de Mont-de-Marsan, triompha avec 27 points devant le 119e d'infanterie, de Courbevoie (21 points). Le Grand Prix des régiments, de 1.000 mètres, par équipe de 8 coureurs, revint au 46e d'infanterie, dont les hommes se classaient : 2e Claude, 3e Pellerin et 4e Burlé. Le vainqueur individuel fut Dudant, du 129e d'infanterie.



L'Ecole militaire de Joinville vient de terminer sa saison par une grande fête, au cours de laquelle ont été données des démonstrations de tous les exercices pratiqués à l'Ecole Normale de Gymnastique. Nous avons groupé, dans cette double page, la plupart des exercices présentés au public au cours de cette importante journée. Ce sont des sauts périlleux particulièrement remarquables, des sauts en hauteur, à la perche, par Franquenelle, l'escrime à la baïonnette. Au cours de cette réunion, les Joinvillais

LA DÉMONSTRATION DES EXERCICE

PRATIQUÉS A L'ÉCOLE DE JOINVILLE

ont prouvé une fois de plus qu'ils étaient de beaucoup les meilleurs athlètes militaires du monde entier, et ils ont retrouvé là le succès mérité qu'ils avaient remporté lors du Congrès d'Education physique. On les avait considérés surtout, avec une certaine nuance de mépris d'ailleurs, comme des gymnastes, ils ont montré qu'ils étaient mieux : des athlètes complets. On sait que chaque année, un certain nombre d'instituteurs viennent s'initier aux principes d'éducation qu'ils propagent ensuite dans toute la France.

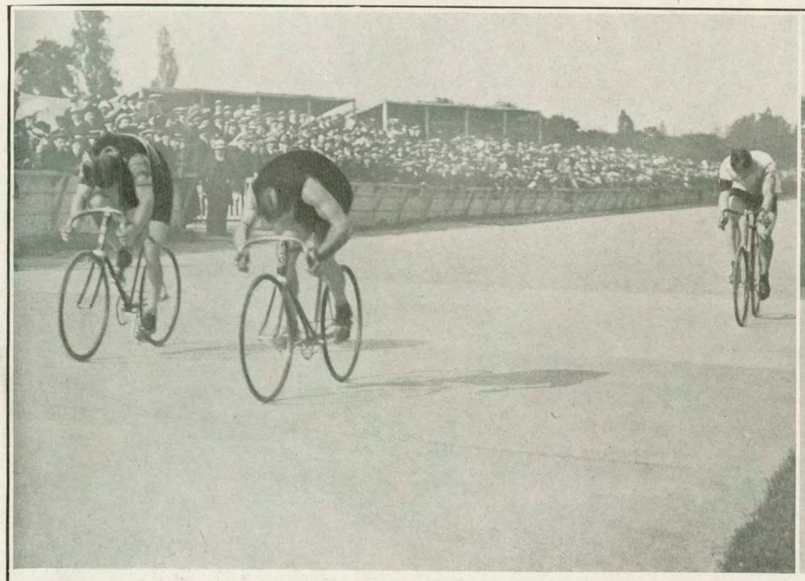
UN FESTIVAL D'ATHLÉTISM

A L'ÉCOLE DE JOINVILLE

Nous avons souvent dit dans la *Vieau Grand Air* quels résultats pouvaient être obtenus par la méthode d'éducation physique employée à l'École de gymnastique de Joinville. Ces résultats ont été mis en évidence la semaine dernière à la réunion de clôture des cours. Ce fut une véritable débauche de sports et tous, moniteurs et élèves, firent admirer leur merveilleuse musculature et leur souplesse dans les exercices les plus divers.

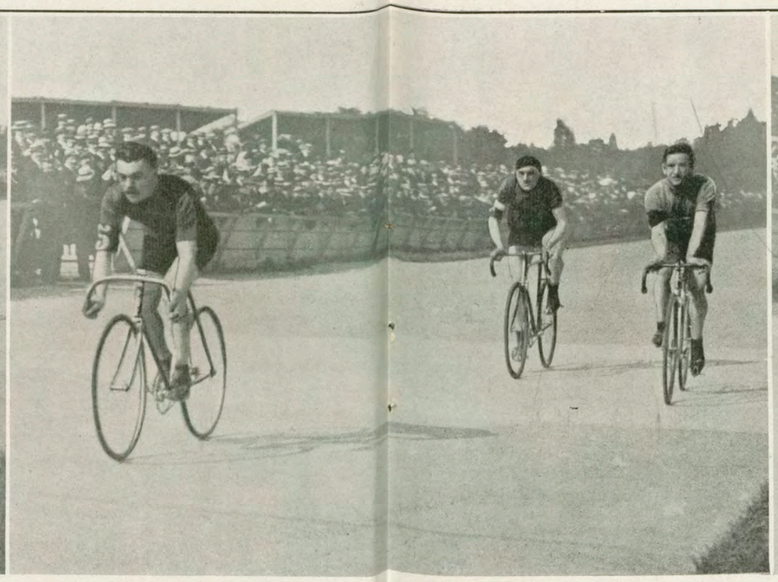
La séance commença par une démonstration de boxe d'ensemble faite par le cadre fixe, gloire de l'école. Puis les élèves exécutèrent toute la série des mouvements composant la gymnastique éducative. A cette partie du programme de Joinville, succédèrent l'escrime d'ensemble et les exercices de sélection, dans lesquels brillent d'un éclat particulier les fameux Joinvillais, éducateurs hors ligne, athlètes incomparables. Toutes les branches du sport athlétique furent passées en revue, toutes avec le même brio, la même maëstria. Le lieutenant-colonel Boblet, directeur de notre grande école, peut être fier du résultat obtenu par sa persévérance et par la valeur de ses dévoués collaborateurs. Toute l'influence se manifestera sur toute la jeunesse française.

LA VIE AU GRAND AIR



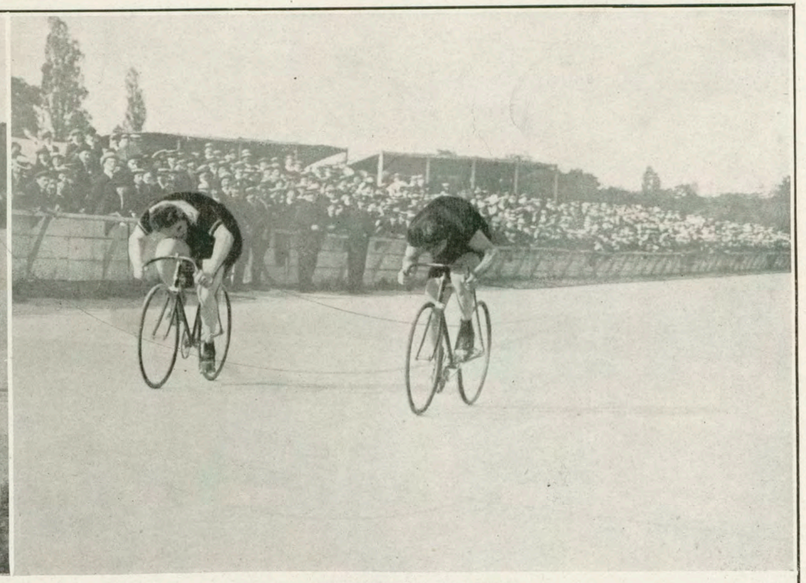
HOURLIER GAGNE SA DEMI-FINALE

Hourlier (Pneu Hutchinson), dans sa demi-finale, était opposé à Dupré et à Schilles. Le gagnant du Grand Prix de Paris de 1912 battit Dupré d'une longueur et Schilles de trois longueurs.



POULAIN REMPORTE SA DEMI-FINALE

Poulain, l'ancien champion du monde, devenu aviateur et actuellement soldat, a retrouvé sa forme de jadis, gagnant sa demi-finale avec aisance, devant Perchicot, à deux longueurs, et Siméonie.

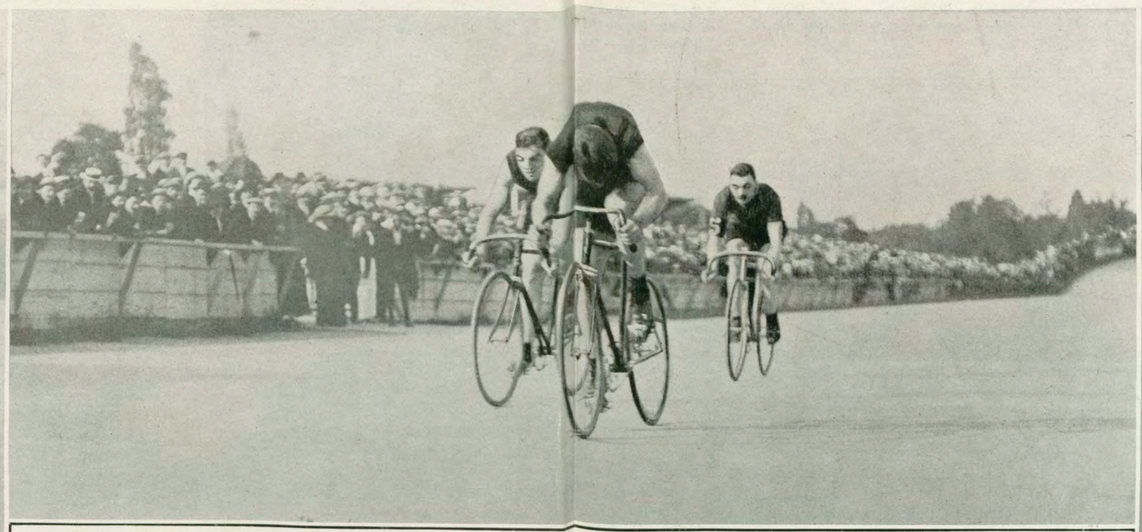


LA DEMI-FINALE DE FRIOL

Pouchois a livré un assaut terrible à Friol, qui dut recourir à toute son énergie pour triompher. Il gagna d'une demi-roue seulement. Devoissoux était troisième loin.

FRIOL PASSE LE MAILLOT TRICOLORE

Friol a réussi à remporter le Championnat de France de vitesse pour la cinquième fois. Il a, en effet, conquis le brillant trophée en 1904, 1906, 1907, 1910 et 1913.



L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Hourlier, Poulain et Friol marchaient de front dans la ligne opposée. Ils abordaient ainsi le dernier virage, où Hourlier montait le long des balustrades, Friol en profitait pour plonger brusquement à la corde. Il n'était plus rejoint et passait la ligne d'arrivée avec une longueur d'avance sur Hourlier et deux longueurs sur Poulain.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE

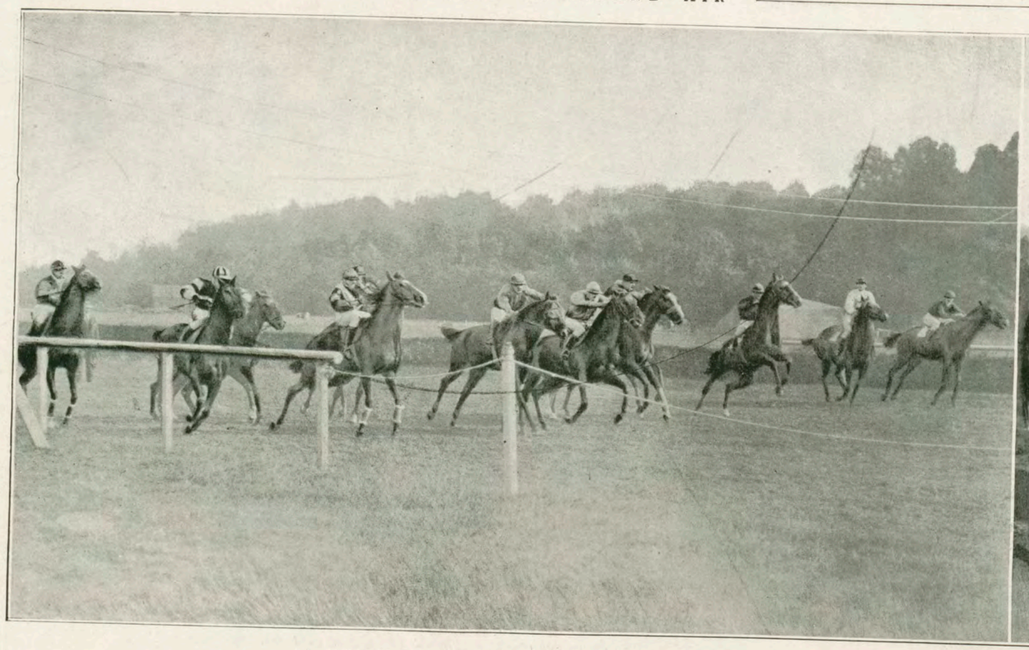
Le championnat de France de vitesse professionnel s'est disputé dimanche dernier au Parc des Princes. Il a donné lieu à de très belles luttes, très régulières, aucun des favoris n'ayant été éliminé dans les séries. Perchicot, Hourlier, Friol, Poulain, Dupré, Siméonie et Devoissoux remportaient les éliminatoires, et Schilles s'attribuait la victoire dans le repêchage.

Les demi-finales permirent à Hourlier et à Poulain de remporter des succès faciles, Hourlier battant Dupré et Schilles, Poulain triomphant de Perchicot et Siméonie. Perchicot était le détenteur du titre. Mais Friol dut se livrer à fond pour se qualifier pour la finale. Pouchois en effet lui livra un terrible assaut et ne succomba que d'une demi-roue.

La finale réunissait donc Friol, Hourlier et Poulain. C'était, on le voit, un véritable régal: Hourlier et Poulain, se méfiant l'un de l'autre, ne voulurent pas démarrer trop tôt, mais facilitèrent ainsi la tâche de leur rival, Friol, qui profita d'un ralentissement pour s'envoler dans le dernier virage et ne plus être rejoint. Hourlier était second à une longueur et Poulain troisième également à une longueur d'Hourlier.

FRIOL PART POUR LE TOUR D'HONNEUR

Friol a prouvé, une fois de plus, ses qualités de sprinter. Hourlier et Poulain l'ont laissé placer son démarrage foudroyant, alors qu'un train rapide aurait diminué ses chances.



LE DÉPART DU GRAND PRIX DE DEAUVILLE

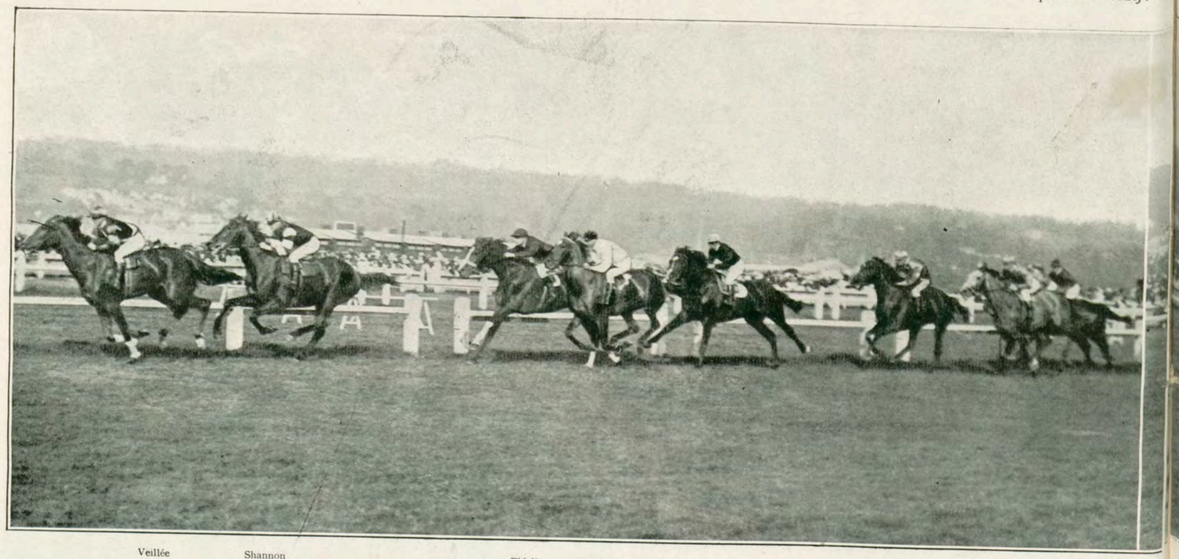
Le Grand Prix de Deauville, disputé dimanche dernier par un temps magnifique, remporta le succès que mérite cette très importante épreuve. D'ailleurs, les chiffres le prouvent : les entrées ont dépassé 100.000 fr., dépassant de 17.000 fr. le précédent record. Le pari mutuel a fait 1.334.070 fr., en augmentation de 83.000 fr. sur 1912.

LE VAINQUEUR, ISARD II

Isard II, qui a remporté la victoire dans le Grand Prix de Deauville, est un fils de Le Samaritain et Irish Idyll. Appartenant à M.J.-C. Watson (R), il était monté par M. Barat.

LE DERNIER TOURNANT DU GRAND PRIX

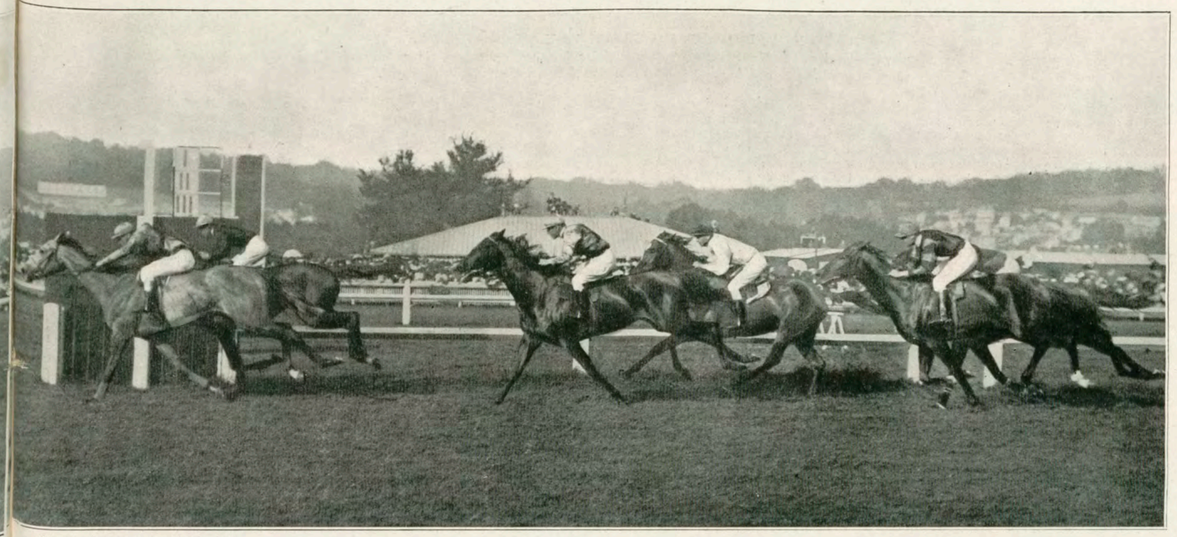
Entre les tournants, Veillée était complètement rejointe par Hardie, Shannon, Fidelio, Verwood et Isard II. Prédicateur se plaçait non loin de ce premier groupe. Veillée, puis Fidelio fléchissaient avant l'entrée de la ligne droite, où les autres se présentaient en paquet, entamant une lutte très émouvante.



Veillée Shannon Fidelio Hardie Verwood Prédicateur Isard II

LE PREMIER PASSAGE DU GRAND PRIX

Le départ était donné dès la première tentative aux 12 concurrents du Grand Prix. Veillée s'élançait en tête et prenait même plusieurs longueurs, menant devant Shannon, Fidelio, Hardie, Verwood, Prédicateur et Isard II. Vermet et Carandor fermaient la marche. En face, la distance entre le leader et ses suivants diminuait.



(Photographies de nos envoyés spéciaux.)

Isard II Verwood Prédicateur Hardie Vermet Tripolette

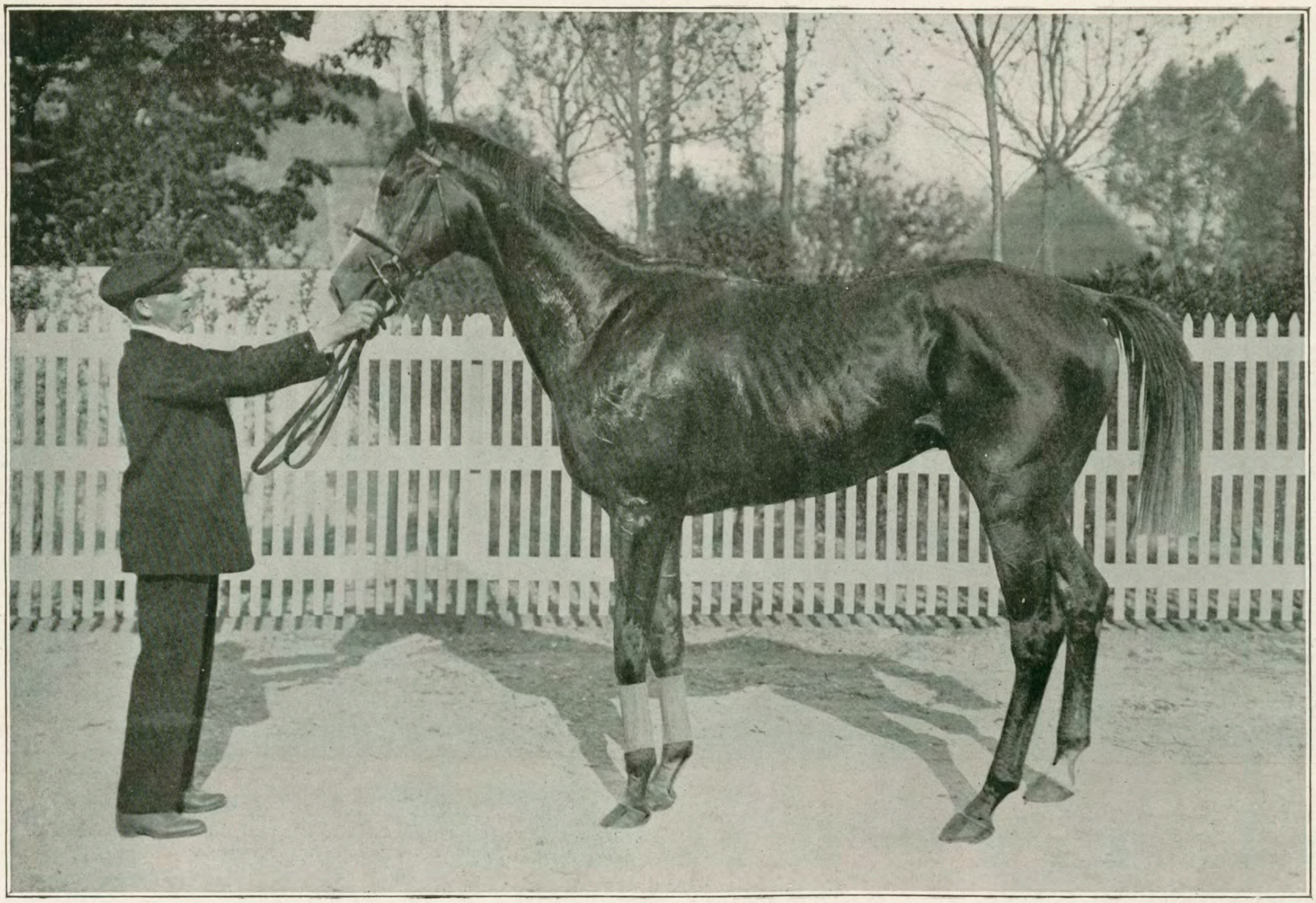
L'ARRIVÉE DU GRAND PRIX DE DEAUVILLE (2,600 m., 100.000 fr.). — 16 août.

Aussitôt après le tournant, Verwood passait à la corde et se détachait, poursuivi par Isard II, Hardie et Prédicateur. Seul, Isard II parvenait à soutenir son effort pour atteindre à la distance Verwood avec lequel il entamait une belle lutte. Malgré une résistance opiniâtre, le poulain de M. Edmond Blanc succombait à la fin.

LE GRAND PRIX DE DEAUVILLE

Le cachet d'élégance que révêt le meeting de Deauville ne porte aucun préjudice à l'intérêt sportif de ses réunions. La journée du Grand Prix a montré jusqu'à quel point ces deux caractéristiques pouvaient atteindre sans se nuire l'une à l'autre. La grande épreuve occupe une place prépondérante dans la suite de ces prix de cent mille francs qui, offerts successivement à Ostende, à Vichy, à Deauville ou à Bade, constituent en quelque sorte les devoirs de vacances de nos champions. Mais ces devoirs surpassent, en difficulté, ceux qui leur sont proposés pendant la saison scolaire. C'est qu'en effet le problème n'est pas posé de la même façon. La série des courses classiques se charge d'apporter un enseignement qui correspond à celui qu'on tire de l'observation dans la méthode scientifique; elle place les concurrents dans des conditions absolument semblables au point de vue du poids et s'efforce d'arriver à établir entre eux un classement exact et impartial.

Au contraire, les épreuves auxquelles nous faisons allusion, font varier l'élément du poids; compliquant la tâche des bons chevaux et facilitant la besogne des sujets médiocres, elles vérifient les données fournies par les courses classiques. Bref, elles s'attribuent le rôle que joue l'expérience dans la méthode scientifique, elles contrô-



ISARD II, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE DEAUVILLE

Isard II portait le top weight des chevaux de son âge et la tâche pouvait paraître sévère dans ces conditions. Sa victoire fût d'autant plus applaudie. Elle fut due en grande partie à la décision et à l'énergie de son jockey, Maurice Barat.

lent et soulignent l'observation. Le Grand Prix de Deauville, qui appartient à cette catégorie, remplit admirablement le but qu'il s'est proposé. Ce n'est pas tant parce qu'il traite sévèrement les bons chevaux ; car en somme il ne leur impose qu'une surcharge de six kilos. C'est plutôt parce qu'en même temps, il se montre très indulgent pour les sujets médiocres ; il leur accorde une allégeance qui atteint trois kilos pour les trois ans et cinq kilos et demi pour les quatre ans et au-dessus.

Voici d'ailleurs pour plus de clarté, les chiffres exacts. Le poids normal est de 53 kilos pour les trois ans, de 59 pour les quatre ans et au-dessus. Mais les 53 kilos peuvent. selon les cas, s'abaisser à 50 kilos ou s'élever à 59 kilos, tandis que les 59 kilos peuvent varier entre 53 1/2 et 65 kilos. Ainsi le plus chargé des trois ans doit rendre dix-huit livres à certains de ses contemporains et onze livres à quelques-uns de ses aînés ; le plus chargé des chevaux d'âge doit rendre respectivement vingt-trois ou trente livres à ses contemporains ou aux trois ans les plus favorisés.

Ces conditions, qui datent de 1909, modifient quelque peu celles qui les précédaient. Elles facilitent légèrement la tâche des bons chevaux, en fixant à douze livres la forte surcharge qui, depuis 1876, était de treize livres ; mais, d'autre part, elles la rendent plus ardue en faisant preuve d'indulgence vis-à-vis des trois ans. Ceux-ci, depuis l'année de la fondation, en 1866, n'avaient jamais eu droit à aucune décharge : or, les conditions actuelles accordent une allégeance de 3 kilos à ceux d'entre eux, qui, depuis le début de la saison, n'ont gagné ni 50.000 francs, ni un prix de 20.000 francs. Enfin, deux autres innovations importantes : la première abaisse à 6 kilos la différence entre trois et quatre ans qui, jusqu'en 1904, était de 8 kilos ; quant à la seconde un écart de poids était prévu entre les quatre ans et les cinq ans ; il atteignait 3 kilos de 1866 à 1902, 1 kilo de 1902 à 1908 ; depuis 1909, il est supprimé purement et simplement.

Ces quelques explications étaient nécessaires : elles nous permettent d'apprécier la difficulté de la tâche imposée aux candidats les plus chargés et de comprendre comment la défaite honorable de Prédicateur n'est pas loin de valoir une victoire. Elles nous mettent à même d'estimer à sa juste valeur la performance de ceux qui ont su triompher dans des conditions aussi défavorables.

Ces héros ne sont d'ailleurs pas très nombreux. Parmi les noms des vainqueurs de 1866 à 1913, on n'en trouve que trois.

Ce sont, en remontant, Maintenon, qui, en 1906, alors qu'il avait trois ans, a battu Punta Gorda, future gagnante de 1907, Glouglou II et Moulins la Marche ; Maximum, qui, à trois ans, en 1902, a devancé un lot uniquement composé de contemporains, parmi lesquels Surprenant et Exema sont ceux l'ayant approché de plus près ; enfin Tristan, qui, lui, mérite plus qu'une simple mention.

Tristan, né en Angleterre, appartenait au grand propriétaire français, M. C. J. Lefèvre. Il a disputé quatre fois le Grand Prix de Deauville : la première fois à trois ans, en 1881, il a échoué avec une modeste surcharge de 2 kilos et s'est placé troisième à dix longueurs et dix longueurs derrière Castillon et Alphonsine.

La seconde fois, en 1882, portant le poids le plus lourd des quatre ans, 65 kilos 1/2, il a gagné facilement d'une longueur et demie devant Iceberg, suivi par Mademoiselle de Senlis et huit autres concurrents.

La troisième fois, en 1883, avec la grosse surcharge de cinq ans, soit 68 kilos 1/2, il a battu d'une tête et trois longueurs Friandise et Mademoiselle de Senlis dans un champ de sept partants.

Enfin, la quatrième fois, en 1884, il a triomphé d'un nez et une longueur dans un lot dont voici la composition ; Tristan, six ans, 68 kilos 1/2, premier, Fra Diavolo, trois ans, 54 kilos 1/2, second ; Escogriffe, trois ans 63 kilos, troisième ; non placés : Athala, cinq ans 62 kilos 1/2, Valois quatre ans, 52 kilos.

Ainsi ce Tristan a remporté trois années de suite une victoire acquise dans des conditions beaucoup plus défavorables que celles d'aujourd'hui ; il avait à rendre aux trois ans quatre livres de plus et sa surcharge dépassait d'une livre à quatre ans et de sept livres à cinq et six ans celles qui sont imposées actuellement.

De telles considérations doivent nous inspirer un respect encore plus considérable pour la performance magnifique de ce Tristan, qui s'est d'ailleurs couvert de gloire en Angleterre en s'adjugeant au cours de sa longue carrière les Gold Cups d'Epsom et d'Ascot, le Gold Vase d'Ascot, les Champion Stakes et, trois années de suite, les Hardwicke Stakes.

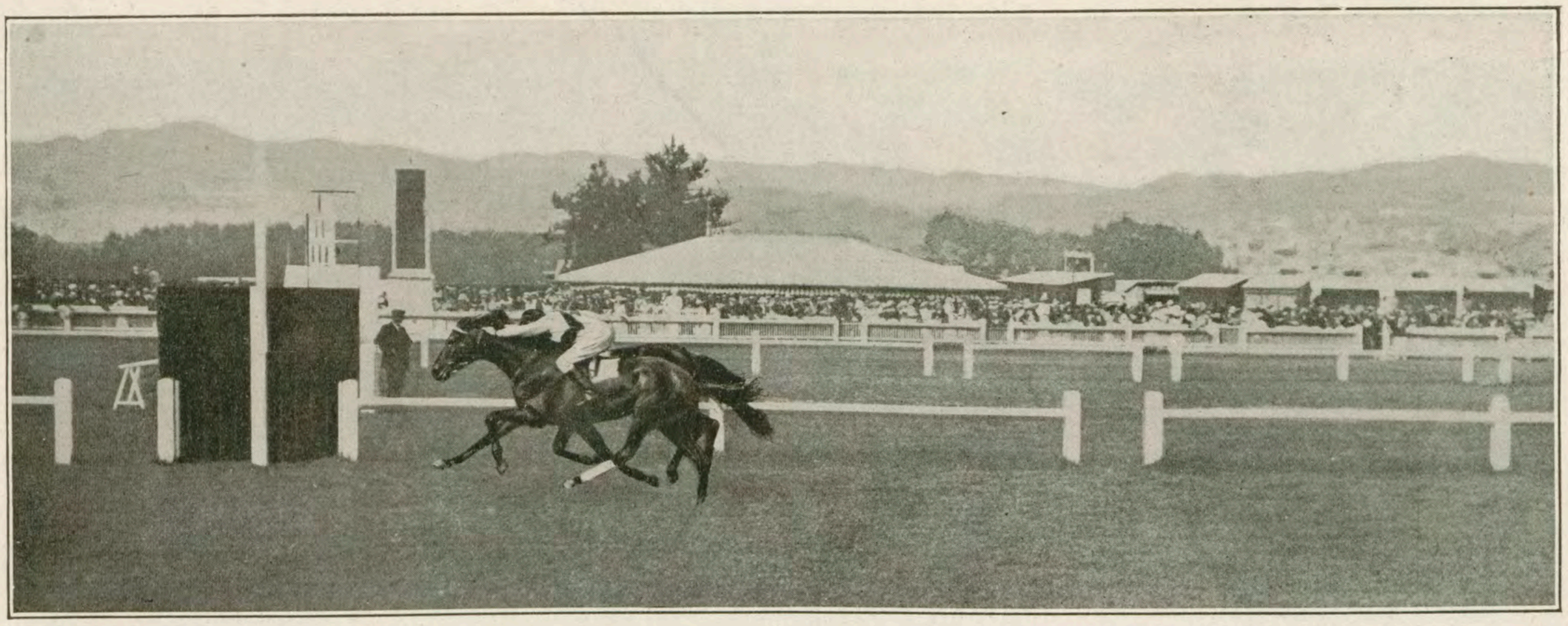
Mais alors, quelle doit être notre admiration pour Saint-Simon, qui n'a malheureusement pas pu disputer les épreuves classiques, par suite de la mort de son propriétaire, mais dont la mesure nous est fournie par ses deux rencontres avec Tristan ?

La première se produit lors du second meeting du printemps à Newmarket en 1884. Les propriétaires, M. Lefèvre et le Duc de Portland, avaient décidé d'essayer en public les deux chevaux, à l'écart normal de 21 livres, s'en remettant au résultat pour savoir lequel des deux disputerait le Gold Cup d'Epsom ; le six ans Tristan, qui l'avait déjà gagné l'année précédente, ou le trois ans Saint-Simon. Ce dernier gagna ce match dépourvu d'enjeux en devançant son adversaire de six longueurs sans avoir à donner aucun effort.

La seconde souligna l'exactitude de la première. Elle prit place dans le Gold Cup d'Ascot, qu'au même écart de poids Saint-Simon remporta de vingt longueurs devant Tristan, qui précédait lui-même de la même distance un stayer confirmé comme Fangha Ballagh.

Or, l'excellente forme de Tristan à cette époque ressort suffisamment de ce fait qu'il s'adjugea, deux jours après, les Hardwicke Stakes pour la troisième fois.

Sur le palmarès de cette dernière épreuve, il nous sera difficile de trouver



Rosimond Champoreau

L'ARRIVEE DU PRIX DES DUNES (2.600 mètres, 10.000 francs). — Deauville, 12 Août.

Le Prix des Dunes donna lieu à un splendide dead-heat. Billevesée avait mené devant Scamonnée et Rosimond. En face, Scamonnée passait, mais fléchissait à l'entrée de la ligne droite. Champoreau venait alors attaquer Rosimond qui résistait et tous deux passaient la ligne en même temps.

un meilleur cheval que Tristan. Cependant une performance intéressante à signaler est celle de Le Sancy, qui a pris part à la course trois années de suite. A l'âge de quatre ans, en 1888, il s'est placé second à une encolure de Galaor et à une longueur devant Van Dieman's Land, le troisième du Derby d'Epsom.

En 1889, il a pris sa revanche sur ce même Galaor qu'il a battu très facilement de trois longueurs.

Enfin, à six ans, en 1890, il a encore gagné de trois longueurs après avoir mené la course, portant allègrement comme l'année précédente le poids de 65 kilos 1/2, qui n'était inférieur que de six livres à la grosse surchage sous laquelle Tristan avait triomphé.

Sur ce dernier, Le Sancy a eu du moins l'avantage d'être représenté sur la liste des vainqueurs de la course par sa descendance. C'est ainsi que son fils Le Samaritain a triomphé en 1898 devant Infant et Libaros.

C'est maintenant le tour de ses petits-fils : en 1906, Maintenon, fils de Le Sagittaire; en 1910, Joie, fille de Chambertin. Enfin, dimanche dernier, Isard II a suivi brillamment l'exemple de ses ancêtres en inscrivant son nom à la suite de ceux de son père, Le Samaritain, et de son grand-père, Le Sancy.

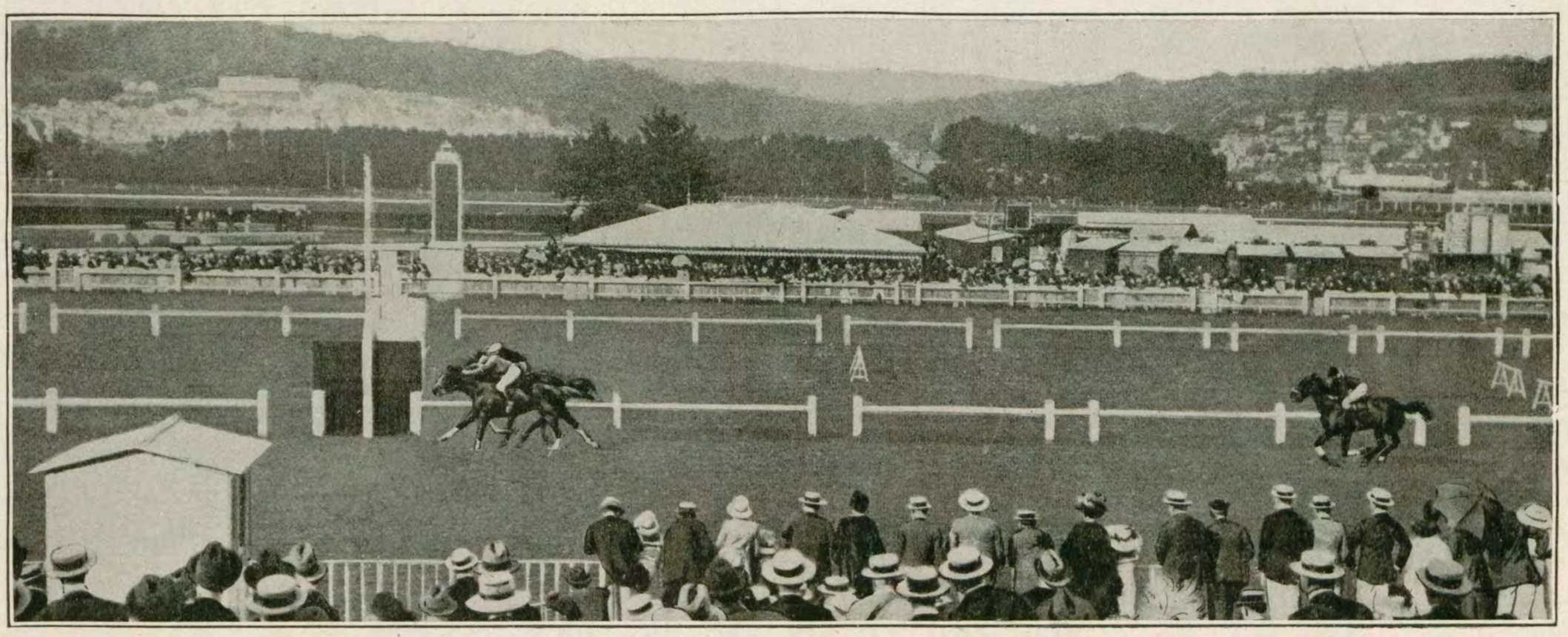
Cette course de 1913, outre ce détail curieux, présente quelques particularités intéressantes; elle ne comprenait, parmi ses concurrents, aucun trois ans pénalisé de la forte surchage; par contre, trois chevaux d'âge ont essayé de renouveler cet exploit que seul Tristan a pu réussir : Prédicateur, qui s'est classé troisième, Tripolette et Shannon, qui ont fini parmi les non placés. Le trois ans Verwood bénéficiait de la décharge; il semblait très bien placé avec 50 kilos, mais il n'a pu triompher de la mauvaise chance qui semble s'attacher aux représentants de son propriétaire, M. Edmond Blanc, dans cette épreuve. En effet, le cas est assez rare pour qu'on le signale, le palmarès du Grand Prix de Deauville ne contient pas une seule fois le nom de M. Edmond Blanc; et pourtant ses couleurs ont été portées par des concurrents tels que Marsa, Adam, Génial, Quo Vadis, Caïus, Clamart, Courtisan II, Rêveuse, Asta, Fitz Plutus et Nubienne.

Bien que son poids fût inférieur de trois kilos à la grosse surchage, Isard II avait une tâche sévère avec 56 kilos : il rendait douze livres à Verwood, six livres à Vermet et quatre livres à Fidelio; d'autre part, il était à poids égal avec des aînés comme Rasoir, Carandor et Hardie. Il s'est tiré à son honneur de la question qui lui était posée : sa victoire très nette nous le montre de retour à sa forme du début de l'année, lorsqu'il se trouvait très exactement sur la même ligne qu'Amadou.

On ne peut s'empêcher, en constatant cette qualité, de regretter que son père Le Samaritain ait été exporté en Urugay après la monte de 1910. Ces regrets sont avivés par ce fait que l'un de ses fils, Roi Hérode, nous a été enlevé par les Anglais, auxquels il donne de si belles espérances en leur fournissant, dès sa première année de monte, leur meilleur deux ans, The Tetrarch.

Une consolation nous reste cependant : c'est que le propre frère de Le Samaritain, Hébron, fonctionne encore en France. Tout nous permet de croire qu'il sera à la hauteur de la mission qui lui incombe de remplacer pour nous Le Samaritain et Roi Hérode et de perpétuer cette lignée de Le Sancy, qui commence à être spécialement appréciée en Angleterre.

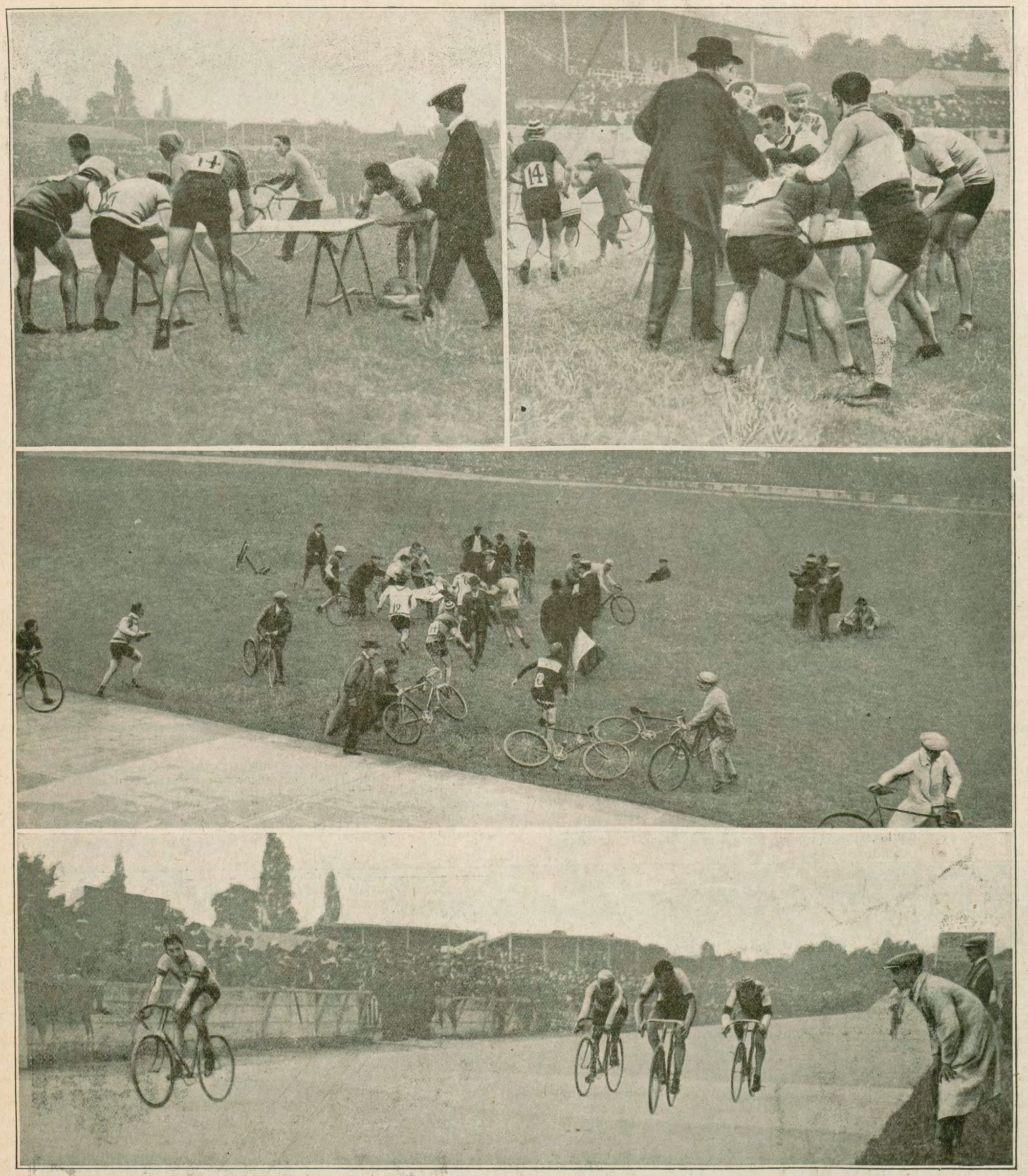
René Riondet.



Napo Canteloup II Lady Fish

L'ARRIVEE DU GRAND STEEPLE (handicap, 4.700 mètres, 25.000 francs). — Deauville, 16 Août.

De même que dans le Prix des Dunes, il y eut dead-heat pour la première place dans le Grand-Steeple. Napo rejoignait Canteloup II à la dernière haie et les deux adversaires ne se quittaient plus jusqu'au poteau qu'ils passaient sans qu'aucun d'eux n'ait pu s'assurer l'avantage.



LES DIVERSES PHASES DE LA COURSE

Le Petit Tour de France donna lieu à une épreuve très amusante et très originale. En haut, à gauche, la signature obligatoire à un contrôle; à droite, autre vue d'un contrôle. Au-dessous, la cohue des concurrents allant signer et venant rechercher leur machine. En bas, l'arrivée du Petit Tour de France : Engel, à l'extérieur, triomphe de Lucien Petit-Breton, Passerieu et Garrigou.

LE PETIT TOUR DE FRANCE

Le Parc des Princes a fait disputer le 15 août une épreuve très curieuse : le Petit Tour de France, sur 100 kilomètres, avec quatorze contrôles, où les coureurs devaient descendre pour aller signer. Il en résulta un brouhaha, une cohue, très pittoresques. Pour ne pas perdre de terrain, chacun employait les moyens les plus divers : crayon attaché au cou, signature sans descendre de machine. La foule s'amusa infiniment à ce spectacle, peut-être peu sportif, mais qui provoqua de très beaux efforts. Petit-Breton, notamment, enthousiasma les spectateurs par ses démarrages successifs. Il tint la tête pendant presque tout le parcours. Mais, dans le dernier tour, il dut s'incliner devant Engel qui, bien emmené par Garrigou, le battit dans les derniers mètres.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

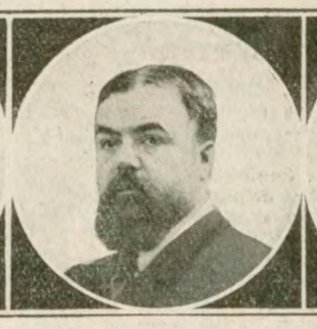
Jacques Balsan, aéronaute.

Esnault-Pelterie, constructeur.

Paul Zens, pilote aviateur.

Georges Prade, notre collaborateur.

Frantz-Reichel, publiciste.



François Peyrey, notre collaborateur.

Chauvière, directeur de "L'Hélice intégrale".

Le Cte de Lareinty-Tholozan, aviateur.

Le marquis de Lareinty Tholozan, aviateur.

Robert Caudron, pilote aviateur.

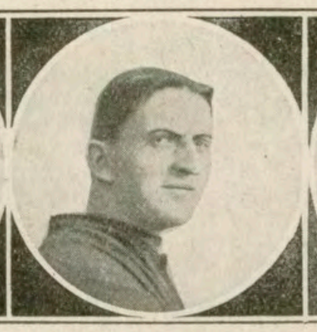
Hanriot, constructeur d'aéroplanes.

Etienne Giraud, pilote aviateur.

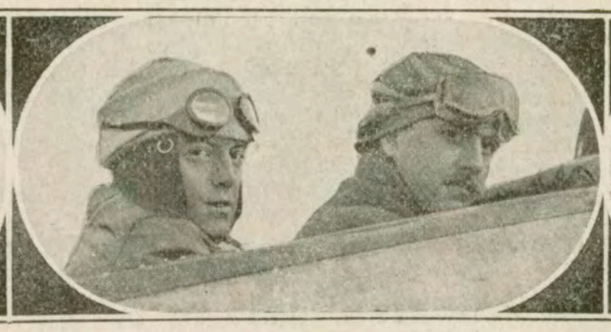
Cheuret, pilote aviateur.

Daucourt, pilote aviateur médaille militaire.

Séguin, pilote aviateur.



Perreyon, médaille militaire.



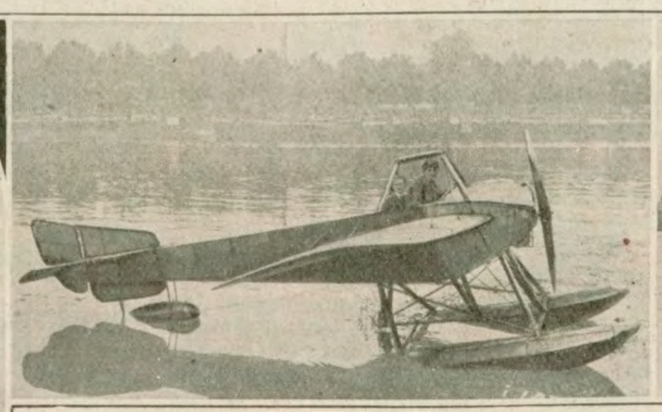
Les constructeurs Léon Morane et Saulnier.

Brindejonc des Moulinais, pilote aviateur.

Gilbert, aviateur, médaille militaire.

Sénouque, explorateur et aéronaute.

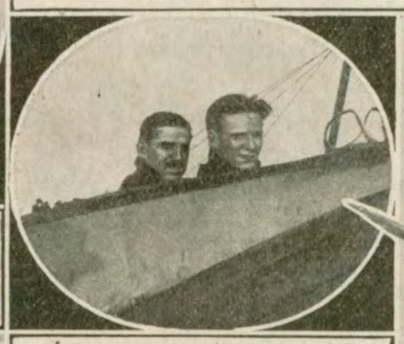
Anthoine, qui vient de battre le record du monde de la marche à Gand (50 kil. en 4 h. 58 m. 40 s.)



L'hydroaéroplane Nieuport, avec lequel Levasseur vient de faire le tour d'Europe en sept étapes. Parti le 2 juillet, il a atteint le 13 août Issy-les-Moulineaux.

L'aéroyacht Borel, de Bezons, qui doit prendre part au Concours de Deauville, et à la course Paris-Deauville, dimanche prochain,

Henri Fossier, recordman de l'heure amateur derrière entraîneur avec 71 kil. 475 m.



Le recoraman de l'heure à la course à pied, Jean Bouin, à bord du Morane-Saulnier de Brindejonc des Moulinais.

Henri Follot, champion de France de boxe 1913, série poids mouche, Scolaires universitaires.

Après un accident d'aéroplane, survenu à Saveuse, dans la Somme, les curieux entourent l'appareil.

L'objet d'art offert par souscription à Petit-Breton, en souvenir du Tour de France 1913.

Le 18e de ligne traverse le Gave de Pau à l'aide d'un pont flottant construit par les soldats, improvisés pontonniers.

LA PROMOTION SPORTIVE

La dernière promotion dans la Légion d'honneur pourrait porter ce nom, tant elle comptait d'industriels, d'aviateurs et de journalistes qui mirent leurs travaux, leur courage et leur énergie au service du développement et du succès du sport en France. Chacun reçoit là une récompense bien méritée, pour chacune desquelles nous sommes heureux d'ajouter nos vives félicitations à l'unanime approbation.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

COMMENT TOMBENT LES PROJECTILES AÉRIENS

1° Quand un aéroplane muni d'un lance-bombes, en laisse tomber une sur une cible mouvante (comme un Zeppelin), ou sur une cible fixe (comme un fort ou une ville) : quelle sera la course que parcourra l'explosif, si l'on suppose que l'avion est distant de 1.000 mètres de la cible et considérant qu'il a une vitesse variant de 90 à 100 kilomètres à l'heure, tandis que la cible mouvante (Zeppelin) n'a qu'une vitesse variant entre 75 et 90 kilomètres à l'heure? 2° Quel sera l'angle X qui se fera entre la verticale et la droite imaginaire qui joindrait la cible à l'avion de telle façon que la bombe tombe à peu près au milieu de la cible? 3° Pourquoi ne se servirait-on pas de la mousse de platine pour mettre le feu aux dirigeables? Car l'on sait que la mousse de platine a la propriété de rougir sous l'action du gaz. Donc si l'on en mettait un peu à l'extrémité des balles des mitrailleuses (celles qui sont sur les avions», l'on aurait bien vite fait de détruire un Zeppelin.

UN PATRIOTE.

1° Toutd'abord, quelles que soient la vitesse de l'avion et la hauteur à laquelle il évolue, la courbe parcourue par le projectile est toujours une parabole à peu près exacte.

2° Pour déterminer exactement le point d'impact ou chute du projectile, il faut tenir compte de certains facteurs : vitesse de l'avion, vitesse initiale du projectile, hauteur de chute, retard occasionné par la résistance de l'air, conséquemment forme du projectile et, dans le cas présent la difficulté s'augmente par la nécessité de connaître exactement la vitesse du dirigeable et la différence d'altitude entre lui et l'avion.

Mais supposons ces données connues, et admettons que le retard du projectile soit négligeable Nous avons donc : vitesse moyenne de l'avion, 95 kilomètres à l'heure; vitesse du dirigeable, 82 kil. 5 à l'heure : d'où la vitesse relative de l'avion égale 12 kil. 5 à l'heure ou 3 m. 50 à la seconde.

D'autre part, la différence d'altitude étant de 1.000 mètres, la relation :

$$e = 1/2\ g\ t^2$$

nous donnera le temps mis par le projectile à parcourir cet espace, c'est-à-dire 15 secondes environ.

En projection horizontale, le projectile aura donc parcouru 15×3 m. 50, c'est-à dire 52 mètres.

Le problème revient donc à calculer un triangle rectangle ayant 1.000 mètres de hauteur et 52 mètres de base.

Or, nous trouverons aisément l'angle X par la relation trigonométrique :

$$\text{tg } x = \frac{52{,}5}{1000}$$

qui nous indiquera 3° environ.

Mais tous ces calculs, bien que rapides, seraient impraticables en avion, c'est pourquoi on s'est ingénié à la création de viseurs spéciaux donnant la ligne de visée sans calcul. Ajoutons que nous croyons qu'on y a réussi en France.

La mousse de platine présente des avantages et des inconvénients. Elle ne rougit pas instantanément et, sauf système d'accrochage d'un dispositif quelconque, le projectile emporterait si vite la mousse de platine au delà du ballon qu'elle n'aurait point le temps d'enflammer le gaz.

H. M.

POUR AUGMENTER LA PUISSANCE D'UN MOTEUR

J'ai lu avec un vif intérêt la réponse de M. Ducourcix sur l'emploi d'éther au lieu et place de benzine pour l'augmentation de la puissance d'explosion d'un moteur. L'usage de ce « doping » est, en effet, peu recommandable.

Considérons la réaction que donne la benzine lors de sa combustion intégrale; nous avons :

$$C^6\ H^6 + 15.O = 6\ CO^2 + 3\ H^2\ O$$

78 grammes de benzine donnent donc :

$$9 \times 22\ l.\ 32 = 200\ l.\ 88 \text{ de gaz.}$$

Avec l'éther sulfurique, nous aurions de même :

$$(C^2\ H^5)^2\ O + 12.O = 4\ CO^2 + 5\ H^2\ O$$

74 grammes donneront également 200 l. 88 de gaz.

Or, l'éther sulfurique a un prix de revient plus élevé que la benzine, sa volatilité est beaucoup plus grande; (il est donc plus dangereux). Il peut corroder les organes du moteur par la formation de produits acides tel l'acide acétique; ainsi :

$$(C^2\ H^5)\ O^2 + 4\ O = 2\ C^2\ H^4\ O^2 + H^2\ O$$

L'emploi d'éther de pétrole serait de beaucoup préférable, même à la benzine.

Etant formé d'un mélange de carbures saturés, principalement de pentane et d'hexane, il donnerait pour une combustion complète.

1° avec le pentane.

$$C^5\ H^{12} + 16.\ O = 5\ CO^2 + 6\ H^2\ O$$

72 grammes de pentane donneront :

$$11 \times 22\ l.\ 32 = 245\ l.\ 52 \text{ de gaz.}$$

2° avec l'hexane :

$$C^6\ H^{14} + 19.\ O = 6\ CO^2 + 7\ H^2\ O$$

86 grammes d'hexane donneront :

$$13 \times 22\ l.\ 32 = 290\ l.\ 16 \text{ de gaz.}$$

Prenons la moyenne :

79 grammes d'éther de pétrole donnent : 267 l. 84 de gaz.

Le rendement ici est donc bien supérieur à celui de la benzine. C'est pourquoi l'emploi des essences pétrolifères a pris aujourd'hui une si grande extension.

A. GAILLOT.
Soissons.

LA TRANSMISSION DES MOTOCYCLETTES

Je voudrais savoir s'il y a des motocyclettes avec transmission par engrenages, et en connaître la disposition des organes du moteur.

CESARE PIANTANIDA.
Milan.

Dans sa réponse à la question concernant la transmission par engrenages dans les motocyclettes, M. Gaëtan P., a commis une omission. Peut-être cette omission fut-elle volontaire, pour la raison que la marque oubliée est étrangère? En tout cas, je crois devoir compléter le renseignement précédent en indiquant, comme motocyclettes employant la transmission par engrenages celles de la Fabrique Nationale d'armes de guerre de Herstal près de Liège (Belgique). Sur ces machines, marquées F. N., l'axe du moteur est placé dans le sens longitudinal et est prolongé par un arbre jusqu'au pignon d'angle commandant la roue arrière. Naturellement, il y a une articulation à la cardan et un embrayage est interposé entre le moteur et l'arbre.

Ce dispositif m'a toujours donné complète satisfaction.

A. VAN DEN B.,
à Liège (Belgique).

Je vous serais très obligé de répondre par l'intermédiaire de votre Dictionnaire Sportif *à ces deux questions :*

1° Quel est, à votre avis, le moyen de transmission pour la motocyclette qui donne le meilleur rendement : de la courroie comme dans la Peugeot ou des pignons d'angles, comme dans la F. N.

2° Peut-on calculer le régime de tours normal d'un moteur, connaissant l'alésage, la course et le nombre de cylindres.

UN ABONNÉ.
J. MASSÉ.

1° Il est absolument évident que si l'on envisage uniquement le rendement à la jante, la transmission par pignon d'angle est nettement supérieure. Avec celle-ci, en effet, il ne se peut produire aucun glissement, comme il arrive avec la courroie. Toutefois, les nouvelles courroies genre Dunlop sont de cent coudées au-dessus de leurs ainées. Leur adhérence est parfaite et leur allongement insignifiant, cependant elles ne peuvent rivaliser avec la transmission par pignons d'angle.

Mais si l'on fait intervenir le prix de revient, lequel s'élève notablement avec la transmission par pignons, la transmission par courroies reprend un léger avantage. Elle est de plus d'exécution simple et facile, tandis que sa rivale ne souffre pas la médiocrité. La conclusion est facile à tirer : si l'on néglige le prix de revient, transmission par pignons, sinon il faut se contenter de la courroie.

2° Avec les seuls éléments que vous donnez il est difficile de déterminer la vitesse angulaire d'un moteur : il faudrait connaître, outre ceux-ci, la puissance effective et la pression moyenne, cette dernière donnée étant assez délicate à déterminer avec exactitude.

Le plus simple est de faire appel à un compte-tours.

JEAN BOILEAUD.
à Genève.

ET LES TRICARS?

La mode paraît en ce moment très favorable aux sidecars. Il me semble qu'il serait aussi raisonnable de préconiser le tricar, essentiellement français; et qui a le mérite d'être plus rationnel et mieux équilibré.

Nos fabricants l'ont-ils donc abandonné?

Voulez-vous me donner votre avis sur cette intéressante question dans le Dictionnaire sportif ?

Non, les fabricants n'ont pas entièrement abandonné le tricar, et je puis en parler en toute connaissance de cause, car je possède un de ces véhicules qui me donne satisfaction.

Comme le dit votre lecteur, le tricar est plus rationnel que le sidecar, car l'effort ne s'effectue pas de travers comme dans ce dernier. Il est ainsi mieux équilibré et permet l'établissement d'un châssis robuste et pratiquement indéformable.

Celui que j'ai, un Contal, est robuste et sûr; il consomme peu, son moteur à eau ne faiblit jamais, et avec lui je monte toutes les côtes. Avec trois vitesses au lieu de deux, il serait absolument parfait. Le passager est installé confortablement dans un siège qui peut porter deux personnes, et le conducteur est à son aise dans un large siège coquille. Le seul ennui, c'est d'être obligé de lever la tête ou de regarder de côté, quand le passager est grand. Il est vrai que je sors toujours avec deux personnes et qu'ainsi je regarde entre les deux. Cela va donc très bien.

Mais voilà, le sidecar est anglais, et le snobisme fait négliger une invention française, dont le moindre mérite n'est pas d'être de beaucoup moins cher que les motos avec siège à côté. Le tricar coûte le prix d'une moto seule. Je crois que c'est intéressant, cela !

Pour moi, qui en use, je le considère comme supérieur aux sidecars.

ROBERT D.,
à Colombes (Seine).

EST-IL DIFFICILE DE CONDUIRE UN SIDECAR ?

Ayant l'intention d'acheter une moto munie d'un sidecar ; je vous serais très obligé de me dire si le conducteur n'a pas à vaincre une certaine résistance de la direction, occasionnée par le tirage du poids en porte à faux. En résulte-t-il une fatigue réelle !

Quelles sont les précautions pour la conduire? Quelle marque me conseillez-vous ?

LOUIS MILLET,
Sceaux.

Ayant piloté plusieurs modèles de motocyclettes avec sidecar, je crois pouvoir faire figure de conseiller.

A dire vrai, et quoi que puissent prétendre les constructeurs, le tirage en porte à faux se fait toujours sentir. Mais la résistance à vaincre est fonction du poids de la motocyclette, de celui du sidecar, et de la vitesse; l'état du sol n'est pas non plus négligeable.

Cependant, il ne faut pas s'effrayer de tout cela. Les mots ont l'air rébarbatif mais la réalité est supportable : une moto avec sidecar, bien équilibrée, peut se conduire d'une seule main, sans grande fatigue. J'en ai fait l'expérience maintes fois, notamment avec une New Hudson.

Suivant que le sidecar est monté à droite ou à gauche, certaines précautions sont à prendre pour les virages et le dépassement des véhicules. Je vais les indiquer pour le cas d'un sidecar *monté à gauche*, à l'anglaise, et l'on n'aura qu'à en prendre le contre sens pour une machine montée à droite.

Dans un virage, la force centrifuge tend à projeter la moto vers l'extérieur, or, celle-ci, maintenue par le sidecar dans une position voisine de la verticale, ne peut s'incliner pour en neutraliser les effets, qui grandissent quand on vire vers la gauche sur une route bombée dont on occupe la droite.

Dans ce cas, il est prudent de ralentir et je conseille au conducteur ainsi qu'au passager du sidecar, de se pencher vers l'intérieur du virage, sinon l'on risque de voir le sidecar quitter le sol, jusqu'à la culbute, si la vitesse est trop grande. Avec un peu de sagesse, cette éventualité n'est pas à craindre. La même précaution est à prendre pour le virage inverse, mais avec moins d'ampleur.

Lorsqu'on dépasse une voiture, on passe à gauche. Comme la route est bombée, la moto s'appuie légèrement sur le sidecar et il n'y a rien à craindre. Il ne faut que ramener l'ensemble vers le milieu de la route sans brusquerie. Quand le sidecar est à droite, il faut ralentir légèrement, surtout si le côté de la route est gras, poussiéreux ou comporte des ornières, car la moto, en raison du bombement de la route, est inclinée vers l'extérieur et le moindre obstacle pourrait être désagréable. Il faut, surtout là, se ramener avec prudence.

Le sidecar est très facile à conduire, c'est un plaisir réel de filer sur une bonne route. Il convient de se tenir vers la gauche avec un sidecar à gauche, et à droite avec les exigences de la circulation.

En règle générale, se méfier des virages, surtout en descente, et bien plus quand le sidecar est à l'intérieur du virage, c'est la plus grosse précaution à prendre et, avec un peu d'habitude, elle devient instinctive

Quant à conseiller une marque, c'est trop délicat: il y a une question de prix à envisager. Vovez toutefois les firmes : B. S. A., René Gillet, Motosacoche, New Hudson, Regal-Green, que je classe par lettre alphabétique, et non dans l'ordre de mes préférences personnelles.

H. L.
53, rue Custine, Paris.

POURQUOI S'INCLINE-T-ON DANS LES VIRAGES

J'ai déja remarqué que les coureurs s'inclinent fortement vers l'intérieur quand ils passent sur un virage relevé. Voulez-vous me dire pourquoi, en m'expliquant comment d'autres peuvent se tenir au ralenti sans s'incliner ?

ALPHONSE BÉNAC,
Albi.

Il ne faut pas confondre la cause avec l'effet : Ce n'est point le relèvement des virages qui force les coureurs à s'incliner : au contraire c'est la position inclinée, imposée aux coureurs pour combattre les effets de la force centrifuge qui a conduit à prévoir un relèvement calculé pour une vitesse donnée.

Lorsqu'un cycliste vire en vitesse il tend, en vertu de la force centrifuge, à s'échapper vers l'extérieur, et son inclinaison est proportionnelle à sa vitesse. Or, si le virage n'était pas relevé : le coefficient de frottement du caoutchouc avec le sol ne serait plus suffisant pour maintenir la bicyclette et la glissade en résulterait. On relève donc le virage de façon à ce que la bicyclette s'y appuie à peu près normalement.

Quant aux coureurs qui passent un virage relevé au ralenti, ils ne sont pas légion. D'ailleurs ils passent près de la corde, vers le bas. Ceux qui se tiennent plus haut font de l'acrobatie et voilà tout.

UN HABITUÉ DE BUFFALO

QUESTIONS NOUVELLES

POUR RÈGLER UN FREIN DE CYCLE

J'ai sur ma machine deux freins Touriste-course, je n'ai jamais pu les régler de façon à ce qu'ils serrent bien. Pourriez-vous me donner le moyen d'y remédier, et me dire qu'elle est, d'après vous, le meilleur frein.

ROBERT RUILLET,
à Poissy.

POUR ÊTRE AVIATEUR MILITAIRE

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me répondre par votre Petit Dictionnaire Sportif *à ces deux questions qui je crois sont peu connues et intéressent un grand nombre de lecteurs.*

1° Y-a-t-il un engagement spécial pour entrer dans l'Aviation Militaire ?

2° Peut-on y entrer avec engagement sans connaissances spéciales, sinon quelles sont ces conditions?

G. MALBRANCHE,
Dijon.

SUR LE RENDEMENT DES HÉLICES

Quel est, approximativement, le rendement d'une bonne hélice aérienne supposée éloignée de tout corps étranger?

De quel ordre de grandeur ce rendement peut-il être, si l'hélice est placée à l'arrière d'un fuselage à peu près analogue à celui de la torpille Paulhan Tatin?

BENOIST,
à Rouen (Seine Inférieure)

UN JEUNE SPORTSMAN

Je vous serai reconnaissant de bien vouloir publier ces deux questions dans la Vie au Grand Air

1° Entre un biplan et un monoplan, quel est celui dont la conduite est la plus facile en temps mauvais?

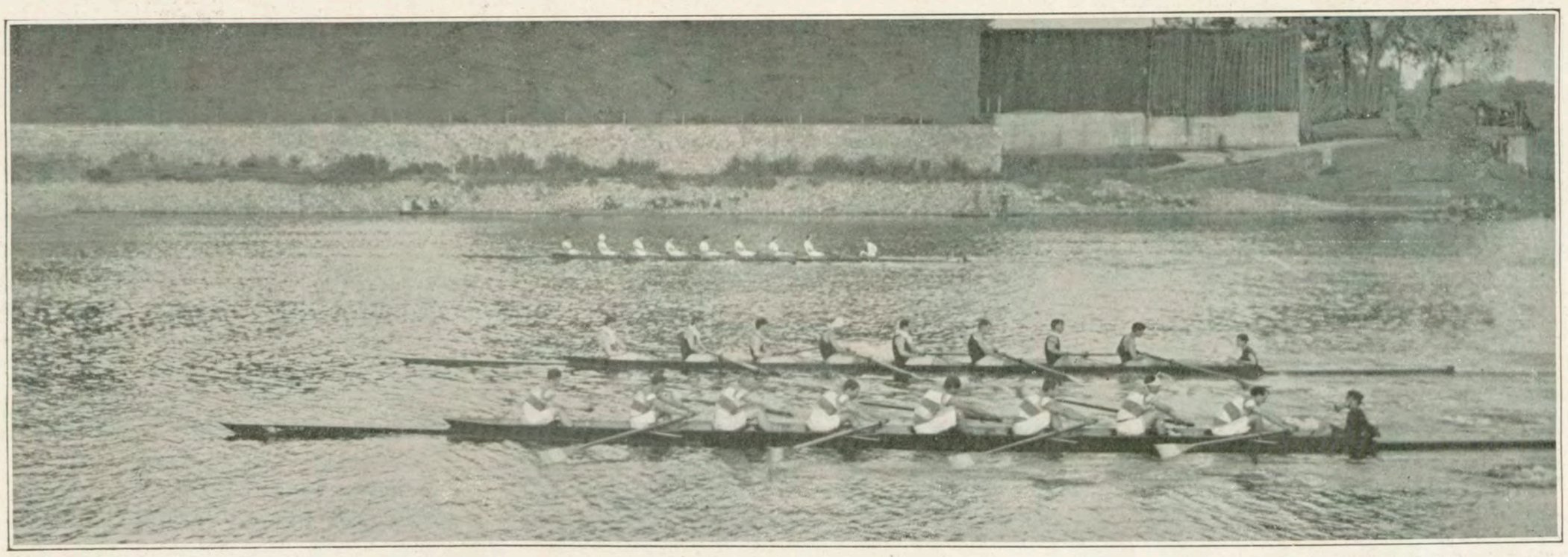
2° J'ai pour : âge 15 ans, hauteur 1m675, biceps 0m29, tour de poitrine 0m82, poids 62 kgs. Mes mensurations sont-elles bonnes? Quel sport puis-je pratiquer?

A. BEAUTIAS-PAULHAN.

Nous donnerons dans notre numéro du 16 Août, les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront à cette place, les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser.



L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE A 8 RAMEURS DE POINTE

La S. N, de la Marne, l'U. N. de Lyon et le C. N. de Rouen luttèrent de bout en bout pour la première place. Dans l'enlevage final, la Marne s'assurait la victoire par quelques centimètres. Des protestations s'élevèrent, provoquant une gabegie regrettable dans l'organisation d'un championnat de France.

LES CHAMPIONS DE DOUBLE-SCULLS

L'équipe Barrelet, Péresselenzeff, du Rowing-Club de Paris, battit l'équipe des Régates Mâconnaises par 2 longueurs, dans le championnat de double-sculls.

LES CHAMPIONS A DEUX RAMEURS DE POINTE

C'est la S. N. de la Marne (Poix, Monney, Bouton) qui s'attribua la victoire dans le championnat à deux rameurs de pointe, devant l'E. N. de Boulogne.

PERESSELENZEFF

Le Russe Peresselenzeff du R. C. de Paris, gagna aisément le championnat à un rameur à 5 longueurs devant Delaplane.

LES CHAMPIONS EN YOLES DE MER

Le championnat à 4 rameurs militaires pour yoles de mer revient au 5e régiment de génie de Versailles. (Paponod, Portier, Boucher, Brochet).

GOLDSCHMIDT

C'est avec 50 mètres d'avance que Goldschmidt, du C. N. Rémois, gagna sur de Hondt le championnat de périssoire.

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE D'AVIRON

Les championnats de France d'aviron, ramés dimanche dernier à Juvisy, ont remporté leur habituel succès, mais une fois de plus, les organisateurs ont manqué d'énergie. Dix épreuves étaient portées au programme, et ce n'est qu'à 7 heures 30 que la réunion fut terminée !

De plus, la fin de la réunion donna lieu à une gabegie particulièrement regrettable : l'arrivée des championnats de France à 8 rameurs de pointe fut jugée de diverses façons ; la victoire de la Marne fut proclamée après maintes discussions, mais, pour la plupart des spectateurs, c'était Lyon qui avait gagné.

DODIN A TROUVILLE
Dodin qui avait remporté l'étape Rouen-Caen se classa 11me de l'étape Avranches-Rennes.

CORROYER SE REPOSE
Corroyer fait une course très courageuse en prenant la 12me place du classement général.

ROBERT A TROUVILLE
Apres un début magnifique, Robert dut abandonner pour retourner au régiment.

ORPHÉE EN ACTION
Orphée, sans avoir gagné une des quatre étapes, conservait la tête dans le classement général.

DEVIENNE A TROUVILLE
Devienne menace Orphée pour la première place et espère bien se l'attribuer avant Paris.

DODIN SE RÉCONFORTE
Dodin, après avoir remporté la 2me étape a perdu beaucoup et n'est plus menaçant pour les leaders.

ORPHÉE, 1er DU CLASSEMENT GÉNÉRAL
Orphée semble devoir fournir le vainqueur par sa régularité, mais Devienne n'est qu'à 50 minutes de lui après quatre étapes.

SIMÉON VA ABANDONNER
Siméon a été forcé d'abandonner après la troisième étape, car il s'était blessé au genou.

LE CIRCUIT PÉDESTRE DE L'OUEST

Le Circuit Pédestre de l'Ouest est une épreuve que l'on peut critiquer, mais on ne peut dire d'elle qu'elle n'est pas sportive. Certes, exiger de pédestrians de parcourir 800 kilomètres à pied en 14 jours est leur imposer un tour de force, mais pourquoi admettrait on normal le Tour de France cycliste de plus de 5.300 kilomètres et meurtrier une course à pied de 800 kilomètres ? La comparaison montre combien les gens timorés et chagrins qui plaignent les valeureux concurrents ont tort de s'inquiéter. Je ne sache pas que les Orphée, les Siret, les Robert, les Corroyer et autres spécialistes aient jamais eu à se plaindre de parcours semblables. Ce qu'ils nous prouvent par contre, c'est leur merveilleuse énergie et leur endurance incroyable. Que dire de l'exploit d'un Siret couvrant les 89 kilomètres de l'étape Avranches-Rennes à plus de 12 kilomètres de moyenne à l'heure ? Et il y en a qui prétendent que ce n'est pas du sport ! Mais l'effort à fournir par le vainqueur d'une étape est tel qu'il n'y a pas d'exemple que deux étapes successives soient gagnées par le même homme.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard. H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.